

ISSN 0130—2701

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

И-16; А5М;
Кі-97; И-185;
А-10А; Су-25.

10-90



Су-27 пилотирует Виктор Пугачев.

1990. № 10 (481).

Ежемесячный журнал
Выходит с 1923 года («Самолет»),
с 1950 года — «Крылья Родины».
Издатель — ДОСААФ СССР
Издательство «Патриот»

ЗНАКОМЬТЕСЬ: ВАША РЕДКОЛЛЕГИЯ

«Хотелось бы узнать о главном редакторе хотя бы минимум. Мои вопросы, думаю, вам помогут.

1. Год рождения, имя, отчество.
2. Образование. 3. Кем и где работал.
4. Увлечения. 5. Приложить фотографию.

В остальном мы сами разберемся, читая журнал».

В. ИСАЕВ, Сабинка.



Подобных писем немало, и надо отвечать. Тем более, что читательская анкета выручает.

1. 1950. Сергей Николаевич.
2. Филфак пединститута, журфак военного училища, редакторское отделение академии.
3. Корреспондентом, начальником отдела авиационной газеты, литсотрудником отдела ВВС газеты «Красная звезда».

4. Авиация.
5. Прилагаю.

Главный редактор С. Н. ЛЕВИЦКИЙ.

Редакционная коллегия:

В. В. АНИСИМОВ (ответственный секретарь); А. С. БАСКАКОВ, ВВС; П. П. БЕЛЕВАНЦЕВ, ЦАК ДОСААФ СССР; И. П. ВОЛК, МАП СССР; Н. В. ГРОМЦЕВ, ФЛА СССР; В. М. ЛЕБЕДЕВ, ВДВ; И. А. МЕРКУЛОВ, ракетная техника; К. Г. НАЖМУДИНОВ, ДОСААФ СССР; А. Ш. НАЗАРОВ, ЦСТКАМ; А. Г. НИКОЛАЕВ, космонавтика; Ю. Ф. НОВИКОВ, ДОСААФ СССР; Е. А. ПОДОЛЬНЫЙ, редактор отдела; Ю. А. ПОСТНИКОВ, ФАС СССР; А. В. САВОСЬКИН, ДОСААФ СССР; А. С. СКВОРЦОВ, НТС МАП СССР; А. И. СОРОКИН, редактор отдела; В. Т. ТКАЧЕВ (заместитель главного редактора); Ю. А. ФИЛИМОНОВ, МГА; О. В. ШОЛМОВ, ЦК ДОСААФ СССР.

Художественный редактор

А. Э. ГРИЦЕНКО.

Корректор М. П. РОМАШОВА.

Сдано в набор 14.08.90 г. Подписано в печать 03.10.90 г. Формат 60×90 1/8. Бумага глубокой печати № 1.

Глубокая печать. Усл. печ. л. 4,5. Уч.-изд.л. 7,113. Усл. кр.-отт. 9,0. Тираж 85 000. Зак. 1251/3. Цена 40 коп.

Адрес редакции:

107066, Москва, ул. Новорязанская, дом. 26.

Проезд — метро «Комсомольская»
Телефон 261-68-90

3-я типография Воениздата

123007, Москва, Хорошевское шоссе, д. 32а.



На снимках:

Эмблема выставки «Авиадвигателестроение-90».

«Авангард» сделан казанским кооперативом «Такт». На СЛА «собственный» движок.

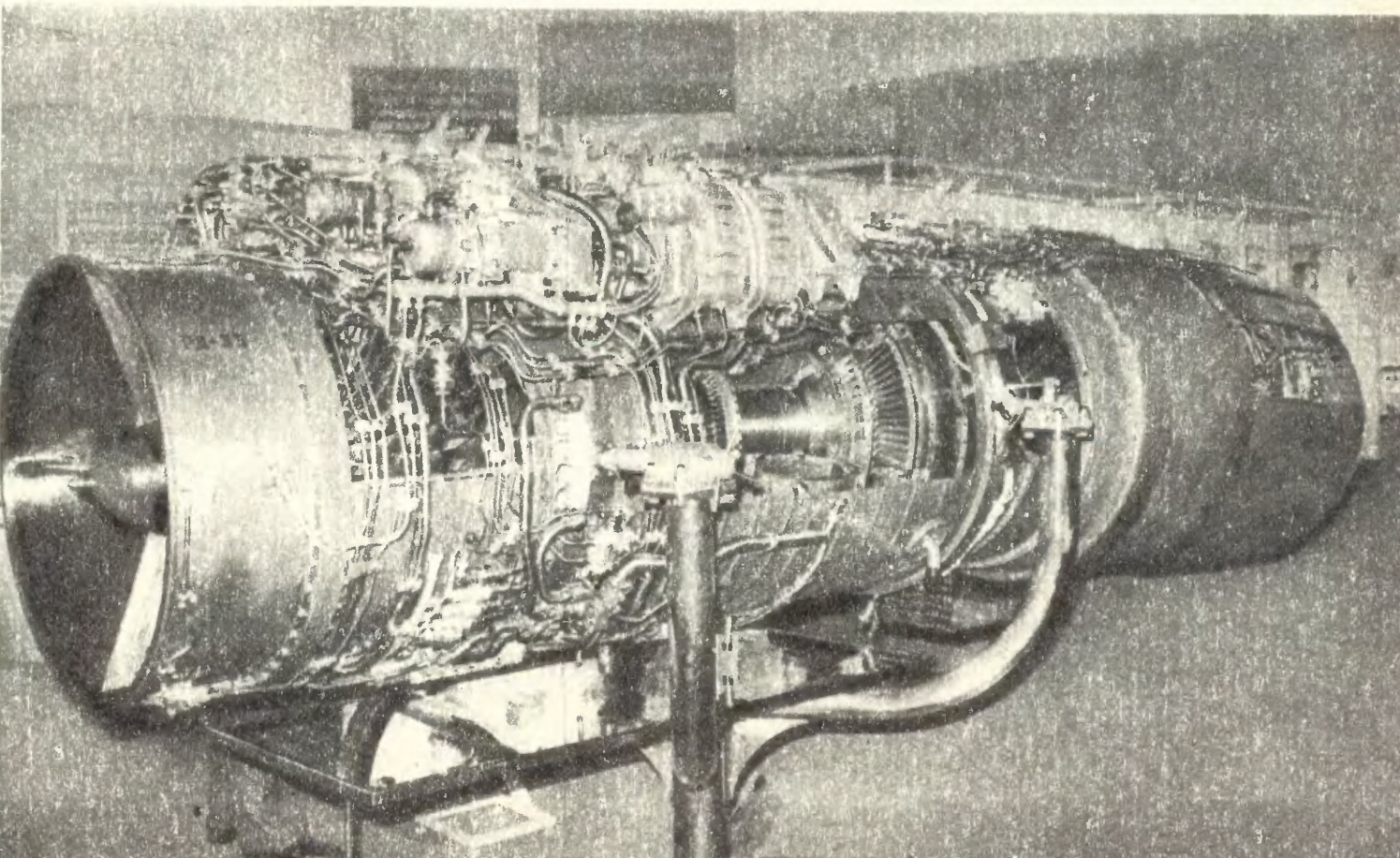
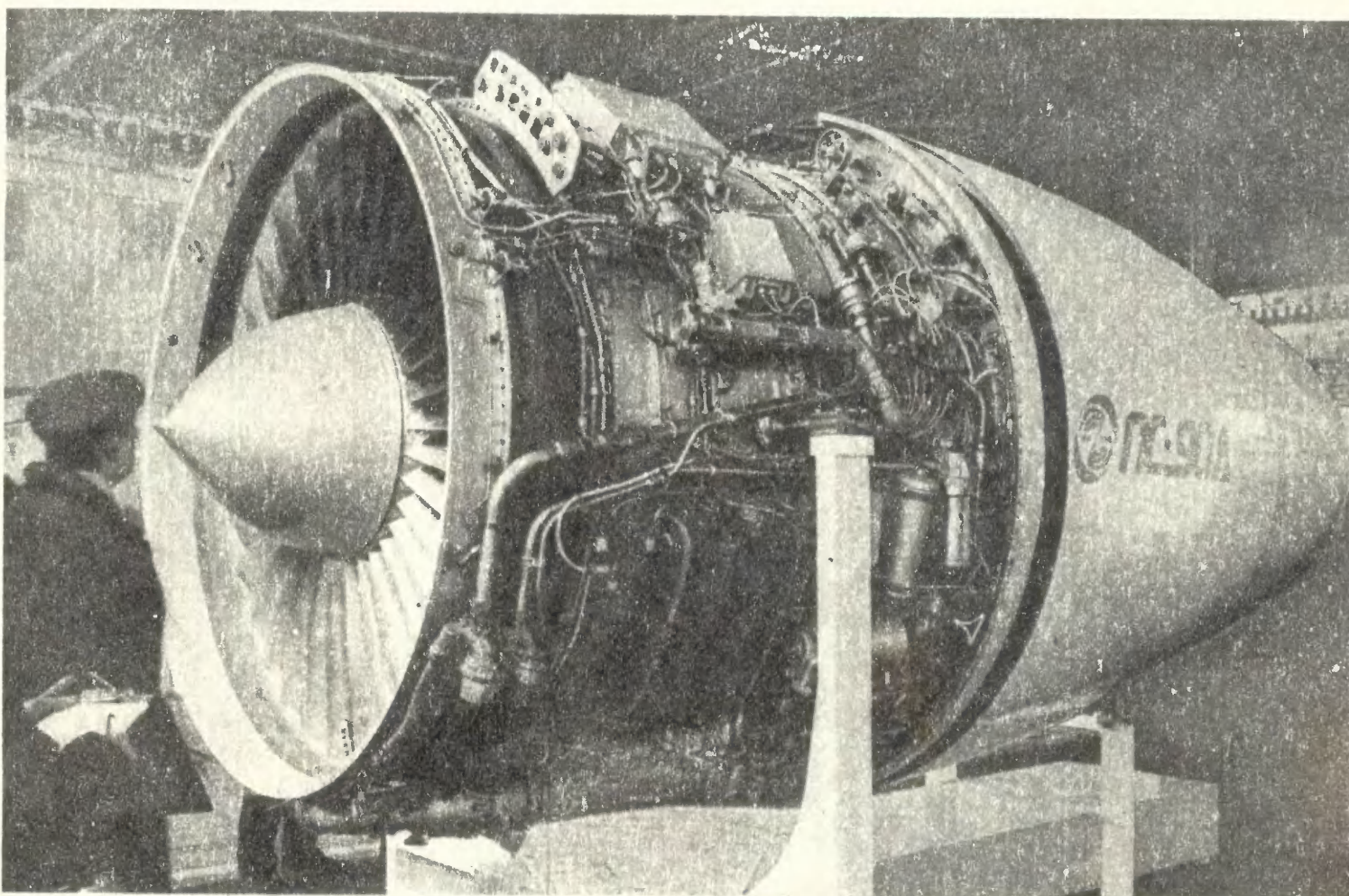
ПС-90А — мускулы самолетов Ил-96-300 и Ту-204.

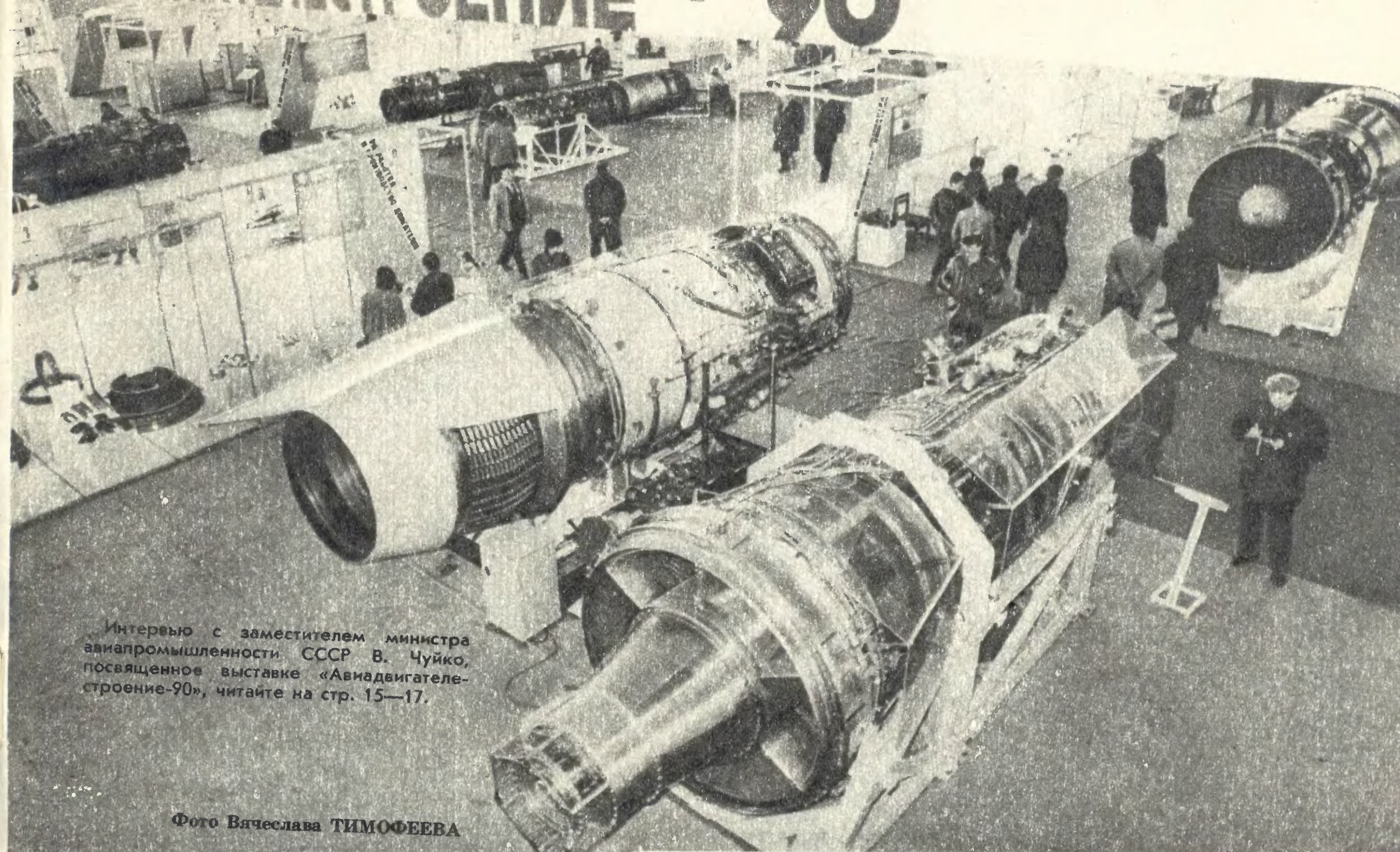
РД-33 — для МиГ-29.

Мотор «Гном-Рон».

АЛ-31Ф, истребитель Су-27.

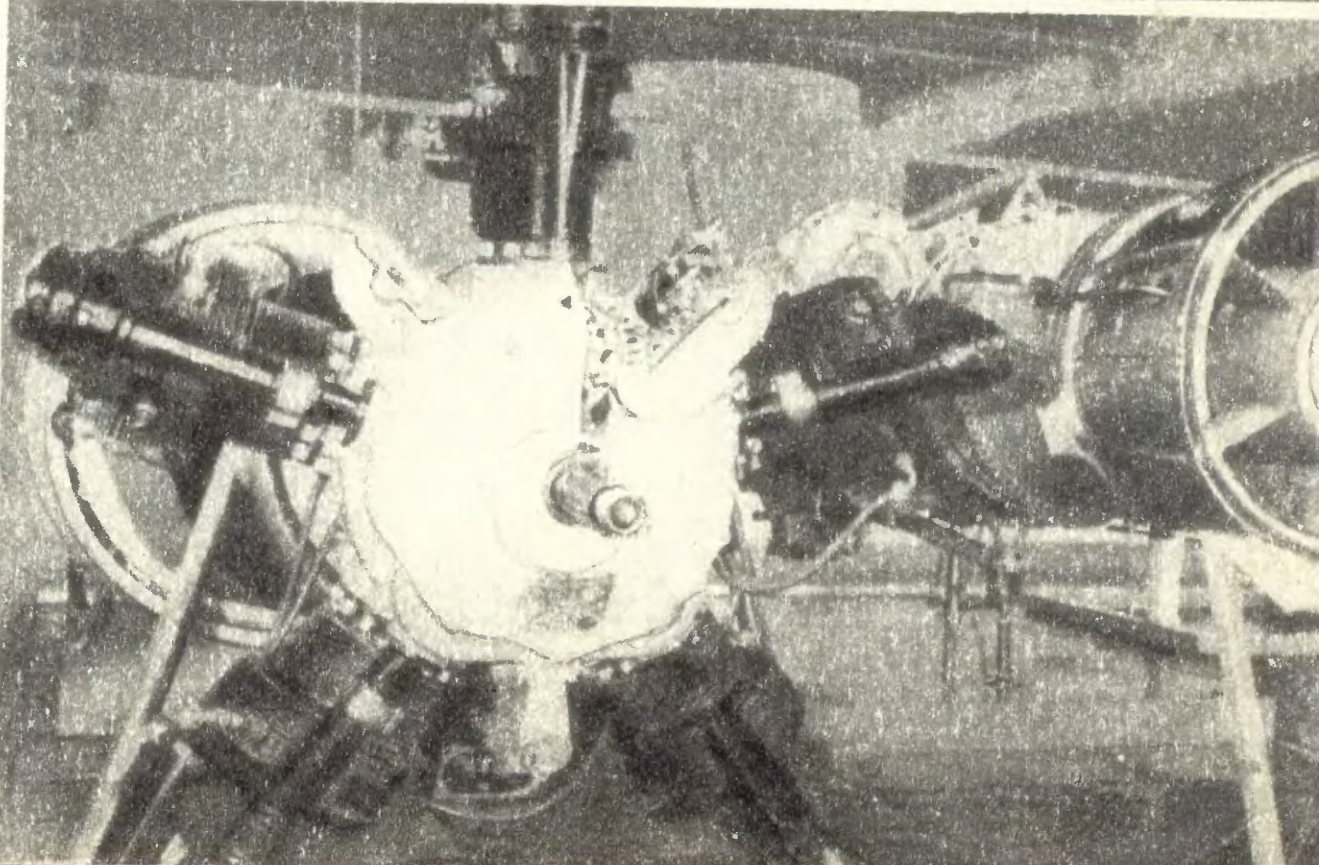
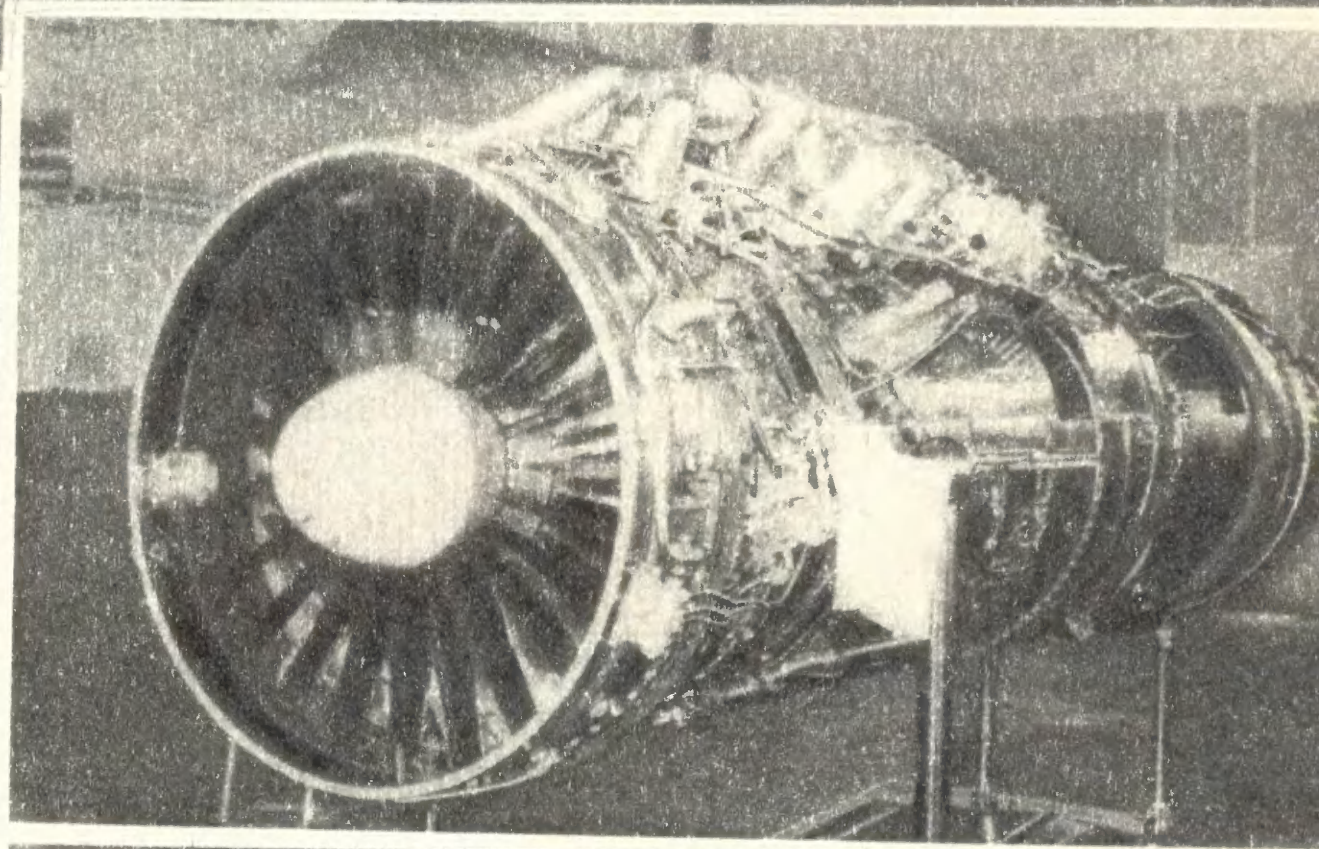
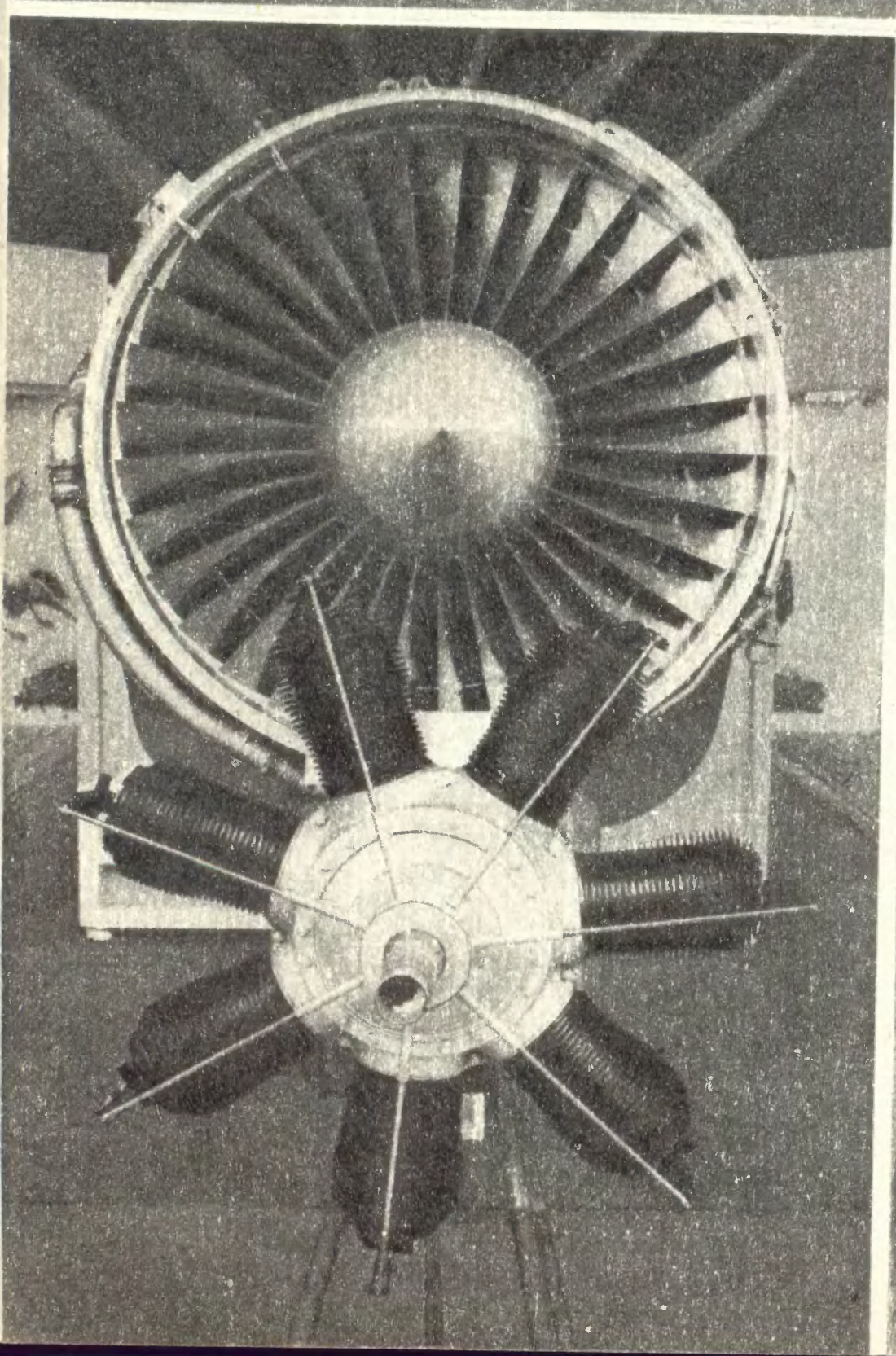
Легендарный М-11: оружие Победы.

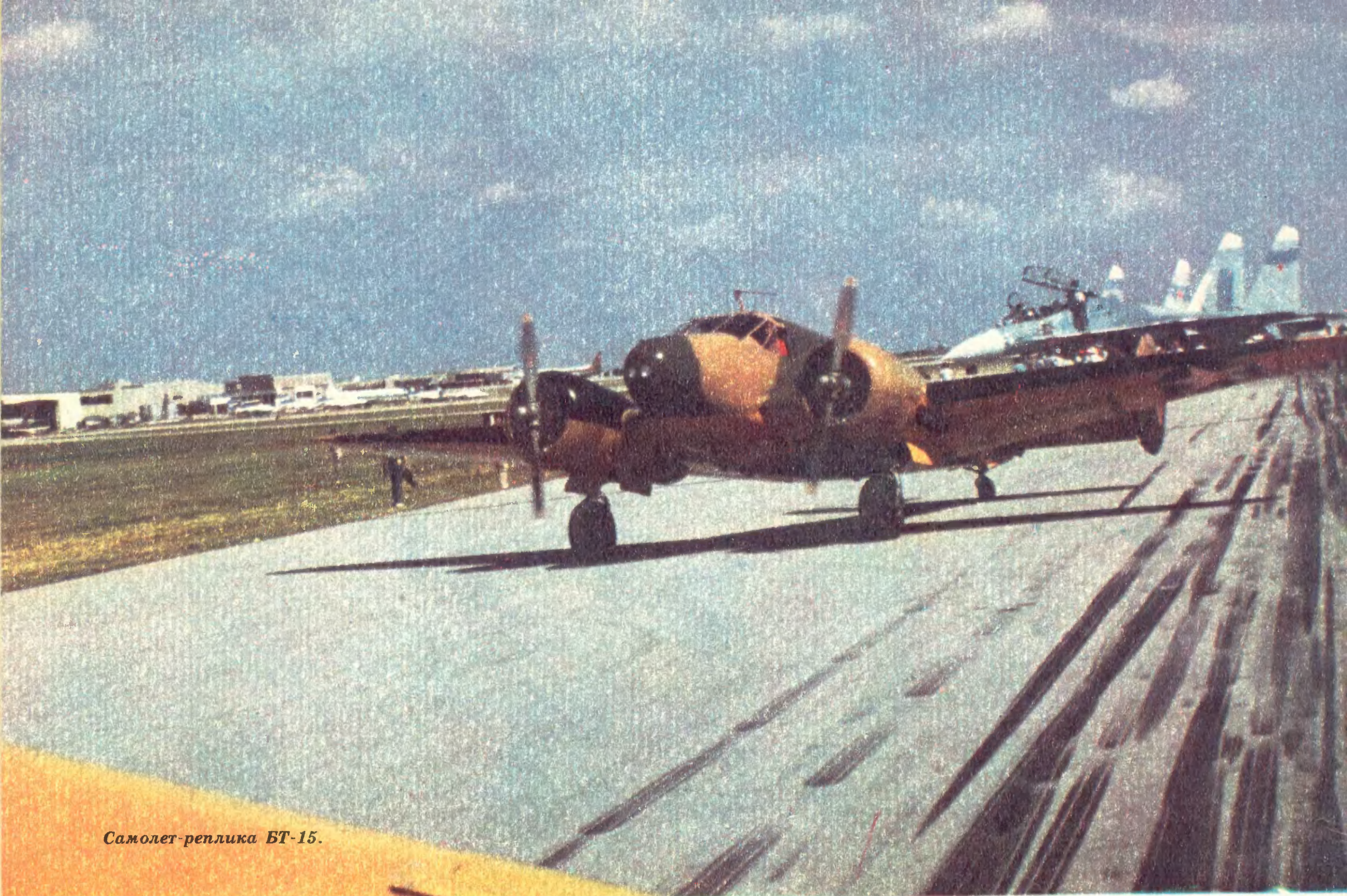




Интервью с заместителем министра авиационной промышленности СССР В. Чуйко, посвященное выставке «Авиадвигатели-90», читайте на стр. 15—17.

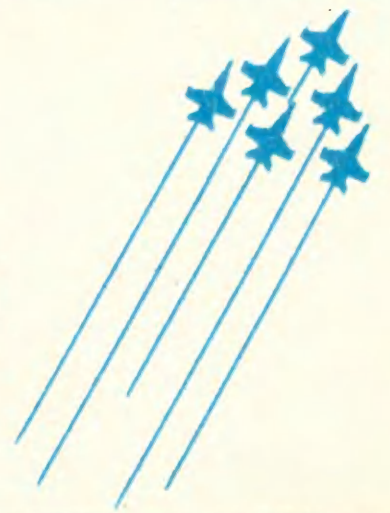
Фото Вячеслава ТИМОФЕЕВА





Самолет-реплика БТ-15.

INTERNATIONAL AIR SHOW
OKLAHOMA CITY
**AEROSPACE
AMERICA '90**



F-14 Томкэт.



Ка-32 по-прежнему пилотируем «на показ».



Сергей ФЕДОРОВ

ЭТО СЛУЧИЛОСЬ В ОКЛАХОМЕ

Су-26М выписывал в небе невероятные кружева высшего пилотажа. Над аэропортом Уиль Роджерс близ Оклахомасити в США, где состоялся в июне 5-й международный авиакосмический салон «Аэроспейс Америка-90», — летал сам директор этого шоу Том Джонс, в прошлом чемпион мира по воздушной акробатике. Он первым в Америке приобрел советский спортивный самолет. Накануне полета Джонс рассказал нам, что машина превзошла все его ожидания.

С 1970 года Джонс занимался в различных аэроклубах США, освоил почти 100 типов самолетов. Налетал более 5000 часов. Бывал в нашей стране, встречался с министром авиапромышленности СССР. Все сам у нас видел и сделал выбор, — надо укреплять связи между великими авиадержавами. Аэрокосмическое шоу стало шагом в этом выборе.

Выступая на пресс-конференции, посвященной открытию аэрошоу, директор советского раздела Александр Воинов представил нашу авиационную технику. Это два самолета Су-27 — боевой и учебный, самый мощный в мире транспортный самолет Ан-225 «Мрия», на борту которого во время трансконтинентального перелета протяженностью почти в 15 тысяч километров находились еще три летательных аппарата — вертолет Ка-32 и две спортивные машины Су-26М.

В день открытия выставки в городе все переменялось. Автомобили изменили свой привычный бег, один за другим проносились они мимо нашего отеля, расположенного недалеко от аэропорта, словно соревнуясь с пролетающими самолетами.

Сразу привлекла внимание рожица улыбающегося человечка. «Нарисовал» ее в небе с помощью дымов на легкомоторном самолете воздушный танцор — так его здесь окрестили — Стив Оливер.

Мне довелось полетать на одномоторном самолете БТ-15. Еще издали сверху заметил наш 600-тонный гигант Ан-225, рядом темно-голубой Су-27. Желаящих заглянуть внутрь «Мрии» столько, что трудно окинуть взглядом всех собравшихся.

Думаю, что многих интересует наш гигант. Есть и заманчивые предложения использовать «Мрию» не только для перевозки грузов, но и как пассажирский суперсалон. Решение остается за нами.

На аэрошоу была представлена самая современная авиатехника. F-14 «Том-

кэт» — самолет ВМС США. Имеет 2 двигателя, экипаж — 2 человека. Изменяемая геометрия крыла. F-15 «Игл» — истребитель с двумя двигателями. Экипаж — 1 человек. F-18 «Хорнет» — облегченный истребитель для маневренного боя. C-130 Н «Геркулес» — четырехмоторный транспортный самолет. А-3 «Скайвэриор» — ВМС США, штурмовик. А-4М «Скайхок» — штурмовик с возможностью дозаправки в воздухе. А-7 «Корсар», А-10 «Тандерболт» — одноместные штурмовики для огневой поддержки наземных войск. Обладают большой живучестью. RF-4С «Фантом-2» — аналогичная машина для воздушной разведки. F-106 «Дельта Дарт» — истребитель-перехватчик. АН-1 «Кобра», АН-64 «Апач» — вертолеты огневой поддержки. В-1, В-52 «Стратофортрес» — стратегические бомбардировщики. FB-111 — бомбардировщик с изменяемой геометрией крыла. С-5 «Гэлакси» — транспортный самолет с возможностью дозаправки в воздухе. Самый большой самолет Запада. СН-47 «Чинук» — транспортный вертолет для 33 пассажиров. СН-53 «Си Стэллион» — ВМС США, транспортный вертолет для обеспечения морских операций. KC-135 «Стратотанкер» — заправщик на базе Боинга-707, может использоваться для перевозки 80 пассажиров. P-3А «Орион» — противолодочный самолет. OV-1 «Мохок» — двухмоторный аэрофотосъемочный самолет для дневного и ночного фотографирования. OV-10 «Бронко» — двухмоторная двуххвостка-разведчик. S-3 «Викинг» — двухмоторный противолодочник. Также много другой интересной техники.

Вспоминаю наш разговор после полета на самолете образца 1941 года с Джимом Гоазом — членом Единой ассоциации любителей авиации. Вместе с такими же энтузиастами как он, Айра Эйкером и Эленом Кокендоффером, своими руками восстановили так называемый деловой самолет СИ-45.

Как бы огорчились наши инициаторы создания музея авиации страны. Вопрос до сих пор не решен. А здесь экспонаты даже летают!

Стрелой пронёсился над аэродромом Су-27. Виктор Пугачев «не забыл» свою знаменитую «кобру». Трудно даже сказать, кто здесь больше понравился — летчик Пугачев или истребитель-перехватчик. Оба завоевали признание у зрителей еще во время тренировочных полетов.

Пожалуй, ни один из посетителей шоу не обошел стороной вертолет

Ка-32. Показ его возможностей при сложном маневрировании заинтересовал авиаспортсменов мира. И я представляю, как горько читать эти строки спортсменам ДОСААФ, которых МАП «держит» на дедушке Ми-2...

И вот третий день работы шоу — акробатика Тома Джонса. Дошла очередь до «колокола». Су-26М, будто ракета, шел в зенит, пока на такую «дерзкую» выходку хватало «самолетных» сил. Затем сваливается обратно к земле. У самой поверхности вышел из отвесного пикирования. Вдруг машину окутал красный дым. Увиделось какое-то движение машины в сторону — раздался взрыв...

Не сразу постигли мы — случилось непоправимое...

Советская делегация принесла организаторам выставки свои глубокие соболезнования.

Американцы проявили немалый такт: ведь катастрофа могла оттолкнуть от Су-26М потенциальных покупателей. Нет, ни слова не было произнесено против качеств машины. Право делать выводы, как с полной определенностью было заявлено, только у специальной комиссии.

Теперь о чем-то судить можно, хотя, мне кажется, подобные катастрофы всегда сохраняют какую-то свою тайну. Но это личное мнение. Все-таки нельзя спорить с тем, что предполетный строгий режим отдыха — дело в авиации святое. А какой предполетный отдых мог быть у организатора шоу? Или что можно возразить против того, что «колокол» выполнялся, мягко говоря, рискованно: на недопустимо малой высоте... Какое-то мимолетное движение пилота при выводе из пикирования — и возник обратный штопор. Для овладения ситуацией — ни метра высоты. Как и почему включились цветные дымы, тоже, наверное, останется загадкой.

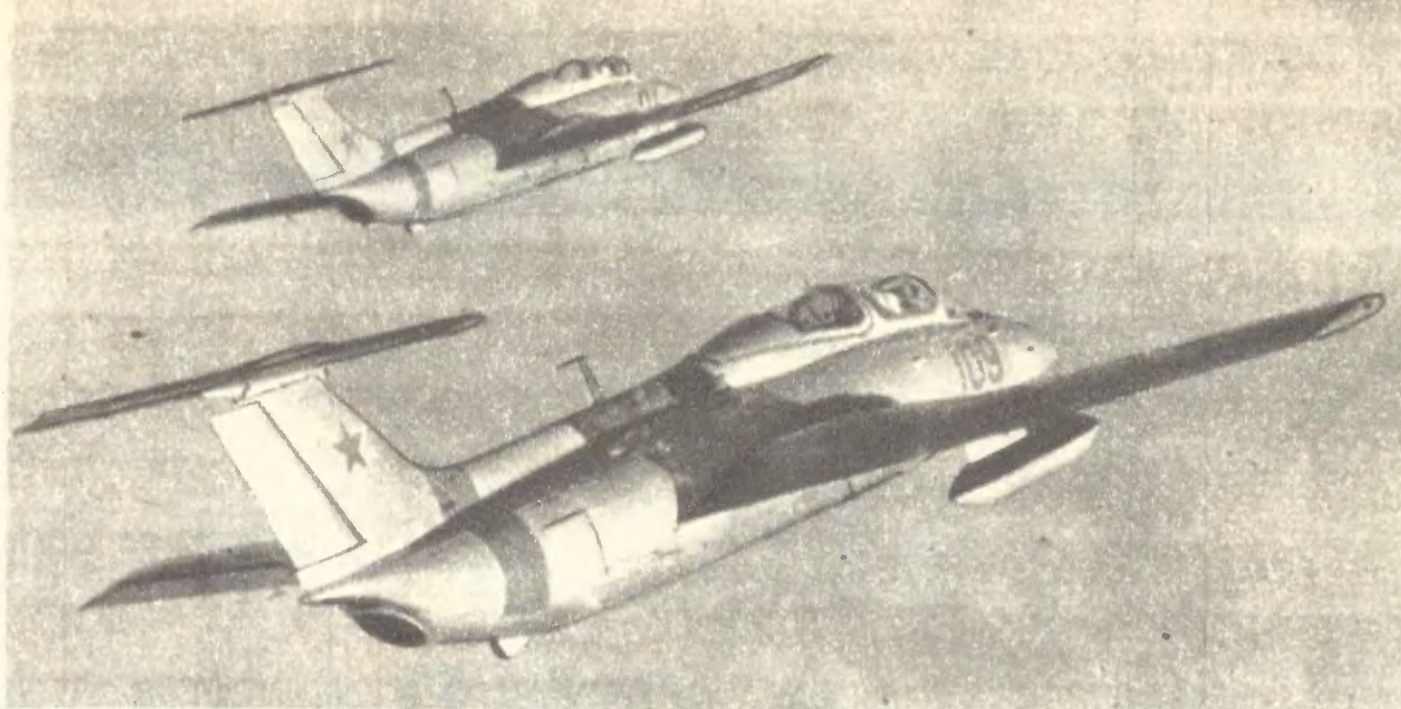
Конструкторам ОКБ тоже трудно делать какие-то выводы: ведь машина рассчитана вовсе не на тот винт, который установил на Су-26М Том Джонс: трехлопастной, из ФРГ. На земле машина от работы нештатного винта аж звенела...

Мы улетали, и «Мрия» словно салютовала кругом полета отважному американскому летчику-спортсмену. Его стремление к дружбе и сотрудничеству остается с нами.

На 1-й стр. обл., на 2-й стр. и на 4-й стр. обл. слева внизу — фото автора.

Самаил ТЕМИРБИЕВ

ИНСТРУКТОР



Уважаемая редакция! С большим интересом читаю корреспонденции под рубрикой «Стартовая ступень». Но вдруг показалось мне, что материалы стали чем-то походить друг на друга: рассказ о «светлых классах», «содержательном досуге»... А кто обучает летному делу в училищах? Об этом хотелось бы узнать не из перечисления фамилий опытных педагогов.

Геннадий КАРЕВ, Ташкент.

Выполняем просьбу читателя рассказом об одном из старейших учебных заведений ВВС — Ейском высшем военном авиационном ордена Ленина училище летчиков имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. М. Комарова. Оно создано на базе школы морских летчиков в 1918 году в Петрограде. Выпускники сражались на всех фронтах гражданской войны. В 1919 году школа перебазировалась в Самару, потом в Севастополь и в 1931 году в г. Ейск Краснодарского края. Адрес училища: 252660, г. Ейск-7. Проезд от ж. д. вокзала автобусом № 1 до остановки «Парк им. Поддубного».

Днем и ночью на аэродроме учебного полка училища гудят турбины самолетов, но речь сегодня только об одном человеке, инструкторе.

Много ли знал Саша о прадеде своем? В детстве — не очень. О том, что Антон Владимирович Станкевич в первую мировую командовал дивизией. Что он, потомственный дворянин, генерал, решительно перешел на сторону Советской власти. Вот бабушка, Софья Павловна, та знала много. Эх, сокрушается Александр, если мне бы тогдашнему да сегодняшнюю голову, сколько бы узнал, выпытал, выведал!.. Но утраченного не вернешь, приходится восполнять пробелы по существующим сегодня источникам. А их, признает Александр, практически нет. Софья Павловна же, которая любила рассказывать о своем отце внуку Саше, воспоминания заканчивала неизменным:

— Папа мой был человеком высокой идеи.

Маленький Саша слова «идея» не понимал, но чувствовал: стоит за ним что-то такое, что заслуживает большого уважения. Однако это не мешало ему как-то, когда стал постарше, спросить у бабушки:

— Какой же идее прадед служил? Царской?

Софье Павловне вопрос не понравился. Осерчала даже. Все же ответила. Сердито глядя на внука сквозь линзы круглых металлических очков,

отложила в сторону неизменное свое вязанье и почти торжественно произнесла:

— Антон Владимирович был русский. Россию любил, а уж как народ русский любил...

Воспоминания детства пришли в тот день военному летчику капитану Александру Станкевичу, конечно же, не случайно. Предстояла встреча с Москвой, куда он ехал делегатом на съезд ВЛКСМ. Должен был прийти и к праху своего прадеда, похороненного на Красной площади у Кремлевской стены. К тому времени знал уже о своем прадеде гораздо больше.

В 1919 году Антон Станкевич служил в 13-й армии, командовал 42-й, потом 55-й стрелковыми дивизиями, которые действовали на Южном фронте. В ходе Орловско-Крымской операции из-за предательства одного из бывших генералов царской армии группа красных командиров попала в устроенную белогвардейцами ловушку. В числе пленных оказался и Антон Станкевич.

Один из конвоиров позже вспоминал: когда Станкевича привели в кабинет Деникина, тот протянул ему руку для приветствия, однако Станкевич своей не подал. Деникин сделал вид, что жеста не заметил:

— Через две недели, Антон Владимирович, мы будем в Москве. В жизни встречается всякое... Признайте свои ошибки и возвращайтесь к нам. Высокий командный пост вам гарантирую. А возьмем Москву — и чин генерал-лейтенанта...

— Спасибо, Антон Иванович, за заботу, — ответил Станкевич. — Но предложения вашего принять не могу. В России будущего для вас места нет... Советской власти, власти народа служу не за страх, а за совесть.

Суд приговорил его к повешению. Уже стоя на эшафоте, Антон Владимирович отстранил палача и сам набросил себе петлю на шею.

Это случилось 17 октября 1919 года в деревне Золотарево. А в ноябре, когда Красная Армия освободила деревню, прах героя по решению Советского правительства перевезли в Москву и торжественно захоронили у Кремлевской стены. Посмертно Станкевич был награжден орденом Красного Знамени.

Глядя на золотые буквы мраморной плиты, Александр подумал о том, что родился ровно век спустя, год в год... Люди нескончаемой вереницей шли мимо. И стало ему немного не по себе: фамилия ко многому обязывает. Может, впервые тогда он всерьез задумался о многом, о том, что раньше как-то и в голову не приходило. Все шло

как бы само собой, — всегда ли был в ладах с совестью, всегда ли был верен поставленной цели? И выходило, что бывало по-всякому. Однако мечте своей никогда не изменял.

Мечтал же он с детства о профессии военного летчика.

И жизнь представила ему такую возможность. Закончил училище, стал инструктором, сам учит других. Но все не так просто...

День выдался ясный, ни единого облачка на синем небе. Уже четыре полета с курсантами выполнил он и вновь поднял машину в небо.

Предстоял полет на боевое применение. Выполнил разворот, взял курс в район полигона, где должен был произвести пуски ракет по наземным целям.

Полетами руководил майор В. Симоненко, лучший, по мнению Станкевича, методист в полку, в прошлом чемпион страны по самолетному спорту. Стремительно шла машина к полигону, когда вдруг оглушила летчика тишина.

— ...Высота — 300. Скорость — 450... — доложил Станкевич. — Остановился двигатель.

Однако перед этим докладом он попытался сделать то, что сделал бы, наверное, каждый профессионал на его месте — осуществить встречный запуск.

Двигатель не оживал. Реактивная машина стала камнем. Камнем ли? Пока держит ее в океане воздуха надежное крыло. «Не дрейфь, — приказал себе Станкевич. — До аэродрома, конечно, не дотянешь...»

— ...Вижу площадку. Буду садиться! — Заметил он по курсу ровное место, вцепился крепче в ручку управления.

Руководитель полетов ухватил из тревожного доклада летчика самое главное: тот уже принял решение. И стал работать на это решение:

— Следи за скоростью! РУД (рычаг управления двигателем — прим. автора) на «Стоп!»..

Всю жизнь ему чего-то не хватало: понимания со стороны командиров или жены, квадратных метров однокомнатки на троих — себя, жену и ребенка, да мало ли чего — так уж устроен человек. Сейчас же ему не хватало времени.

Руководитель полетов как бы задал программу действий. И теперь главным было не забыть ничего из того, что необходимо сделать. «Не потерять скорость... Не промазать... Не перетянуть...»

А потом резкое торможение, толчок, большая перегрузка: на скорости 250

километров в час самолет коснулся земли, почти 80 метров «стриг» землю — тащило его и тащило, казалось, нет тому конца, на «брюхе». Ведь шасси выпускать было нельзя — колеса завязли бы в рыхлом грунте. В конце этой необычной посадки машину заметно развернуло, и она, маленькая и беспомощная, замерла серебристой точкой среди бескрайнего вспаханного перед этим поля.

Что руки подрагивают, мелко и противно, что тело покрылось потом холодным — все это ощутил Александр после. А в момент, когда понял, что самое страшное позади, действовал словно заводной — откуда столько прыти взялось? Освободился от ремней. Открыл фонарь. Колобком скатился с крыла... К месту вынужденной посадки спешил люди...

С некоторым удивлением чуть позже слушал Станкевич инженера: в двигатель попала птица.

В личном деле капитана Александра Станкевича я увидел представление к ордену Красной Звезды. Награжден же медалью «За отличие в воинской службе» I степени. «Что ж, бывает, — сказал командир учебного полка училища и пошутил при этом: — Ордена в тот момент кончились...»

Впрочем, мне показалось, что все внешнее, показное — занимает Станкевича мало. А вот другие проблемы — всерьез. Например, падение престижа летчика-инструктора.

— В боевом полку, — взволнованно говорил он, — чтобы месяц службы за два шел, надо несколько десятков часов налетать. Мы же, бывает, в пять раз больше дотягиваем. Работа, как говорится, на износ. Учитывается это как-то? Представьте себе: никак! Про бытовые условия и говорить не приходится, вы сами все видели...

А разве курсанты всего этого не видят? Спросите летчика любого, хочет ли остаться в училище летчиком-инструктором? Ответит, как правило: «Нет, ни за что!» Я считаю, что в летчики-инструкторы должны идти самые опытные, — делился мыслями капитан Станкевич. — Работать с курсантами — большое призвание... Я же сам в первый месяц, знаете, что говорил курсантам: «Закройте глаза, и ничего не трогайте». Пока время прошло, и сам разобрался, что к чему... Проблема инструктора — не только в военном училище. Разве в учебных заведениях ДОСААФ она не та же?..

Рассказ о молодом летчике я начинал с его прадеда — героя гражданской войны. Потомкам его выпали трудные судьбы, со множеством невероятных по сложности выражений. Сын, как «выходец из дворян», репрессирован. Внук по той же причине не смог осуществить мечту — стать военным. Ну а правнук?

— Мне очень повезло, — говорит Станкевич. — Нет большего самозабвения, чем когда ставишь курсанта на крыло...

— А в боевой полк есть желание перейти?

— Что душой кривить — любой бы не отказался, пока слово «инструктор» в авиации не будут писать с большой буквы.

В ГОСТЯХ И ДОМА

Грегас ОРЛОВАС

1. МОНОЛОГ, УВЫ, ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Дискуссия о проблемах авиамоделизма, развернутая на страницах «КР» в 1986 году, увы, ушла в песок. По крайней мере, за истекшие четыре года ситуация не только не изменилась, но даже не прояснилась. А в прошлом году «КР» опубликовали «Монолог рассерженного моделиста». К сожалению, его надо продолжить.

Что повторять уже написанное? В стране примерно 350 тысяч моделеров, то есть меньше 1% от 50 миллионов учащихся страны. Федерация авиамодельного спорта основные усилия затрачивает на подготовку сборных команд, а ответственность за работу со школьниками лежит на комитетах ДОСААФ. А какой с них спрос? Нет базы, нет кордромов, нет комплектующих деталей. Но самое главное — нет средств. И в оправдание повсеместно поднимается вопрос — насколько обосновано увлечение авиамоделизмом с государственной точки зрения? Немалы затраты, расход дефицитных материалов, сложное техническое оборудование. На взгляд чиновников, это чистейшее разбазаривание государственного бюджета. Ведь трудоемкость создания отдельных классов моделей — ежедневный труд одного человека на протяжении четырех лет. А это значит, что ни о каких парадных отчетах, праздничных рапортах не может быть и речи.

И почему-то упускается из виду, что авиамоделизм — это начальная школа будущего авиатора, и не только авиатора. Сейчас только и разговоров, как поднять престиж инженерной профессии. А авиамоделизм — это и основы проектирования, и развитие технического мышления, и профессиональная ориентация, и освоение станков. Не говоря уже о громком списке людей, начавших свой путь с авиамодельных конструкций. Покрышкин, Молодчий, Луганский, Шмелев...

И получается парадоксальная ситуация. «Вверху» — достижения страны в этом виде спорта достаточно велики — половина рекордов мира принадлежит Союзу. А по конкретным кружкам пройтись, «внизу» — картина другая. Процент «охвата» невелик, зато велика текучесть — больше года задерживаются единицы, поступивших в авиационные вузы или училища мы просто не знаем. В кружках занимаются шести-восьмиклассники, и после выпуска мы их практически не видим. Так что скорее «группа здоровья», нежели большой спорт.

Главная проблема, конечно, материалы, необходимые для создания моделей, и кордромы, без которых мы практически ничто. Современные модели

представляют опасность даже при незначительном пренебрежении к нормам подготовки и запуска. Были случаи увечья людей, так что выпуск разрешен только на кордроме. Но таковой находится за сотни верст от нашей станции, а строительство нового — вопрос далеко не решенный. Наверное, никому не надо объяснять, что мальчишки приходят в кружок с желанием побыстрее запустить свою модель, сделанную собственными руками. Любовь к творчеству, к процессу изготовления приходит много позже и напрямую связана с тем, насколько удачно пройдет предыдущий запуск. Если мы это гарантировать не можем, то интерес в глазах мальчишки, сами понимаете, быстро гаснет.

Но с другой стороны, предположим, дадут нам средства, построят кордром, повысят зарплату, и начнется — отчеты, графики роста, проценты охвата, учет побед на соревнованиях. У нас же мастера любое дело губить на корню. Сейчас смотрят на нас, как на чудачков, — мастера что-то за 120 рэ в месяц, ну и бог с ними... Уже мало на что надеемся...

г. Каунас, станция юных техников.

Владимир ШИРЯЕВ

2. ТРИО БЕЛЯЕВЫХ БЬЕТ НАВЕРНЯКА

82 сильнейших экипажа из Советского Союза, Англии, Дании, Швейцарии, Нидерландов, Финляндии, Болгарии, Польши собрал под свои знамена прошедший недавно в городе на Неве Кубок Ленинграда по моделям «воздушного боя». Такое количество участников — своего рода рекорд, говорящий о все большем развитии в нашей стране авиамоделизма — одного из самых увлекательных и интересных технических видов спорта.

Лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать. Да и описать то, что происходило в воздухе, наверное, просто невозможно. Наибольшие зрительские симпатии отдаются поединкам с участием спортсменов-профессионалов, умеющих придать бою особую зрелищную окраску. Самой, пожалуй, эффектной в этом плане была на соревнованиях встреча двух чемпионов мира — свердловчанина Николая Нечеухина и Луиса Ваккермана из Нидерландов. «Самолеты», подчиняясь воле и мастерству пилотов, выписывали немыслимые карусели. Атаки следовали одна за другой. И хотя Николай проиграл по отрубам 3:4, нельзя сказать, что он «летал» хуже. Это был бой профессионалов, достойных друг друга, и стоит только сожалеть, что ни один из этих пилотов не попал в призеры.

Очаровала зрителей единственная девушка — участница соревнований — Моника Ваккерман, сестра Луиса, причем не только своей ослепительной улыбкой, не сходящей с ее лица, но и высоким мастерством пилотирования. Четыре тура подряд без поражений — не лучшее ли доказательство того, что воздушный бой по плечу не только мужчинам.

Продолжение на стр. 18.

Лидия БАГРЯНЦЕВА

ЧУЖИЕ НА ПРАЗДНИКЕ

Дождливым октябрьским днем вам, наверное, уже трудно представить себе московское Тушино, испепеляемое беспощадным солнцем, шатры палаток на зеленом поле, разноцветные парашюты в июньском небе, многоязычный говор улыбающихся спортсменов. А может, это к лучшему,

Фото Вячеслава ТИМОФЕЕВА



что мы напомним читателю о международных соревнованиях, посвященных 60-летию парашютизма в СССР, спустя четыре месяца, когда уже подведены итоги, поутихли воздушные страсти, сами соревнования стали историей и есть возможность спокойно поговорить о делах минувших дней. Однако наш разговор будет о проблемах земных.

Уже около тридцати лет на знаменитом московском аэродроме Тушино не проводились подобные международные соревнования по парашютному спорту. Организация, конечно, потребовала громадных усилий от инициативной группы. И первый блин, испеченный с таким трудом, появился на свет. Как же все происходило?

Начну, наверное, с того, что ветераны-парашютисты из Воронежа прислали в Федерацию парашютного спорта СССР письмо. А в нем — просьба: провести в их родном городе авиационный праздник, посвященный 60-летию парашютизма в СССР. Ведь именно в Воронеже выполнялись первые прыжки с парашютом. А Управление авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР выступило с обращением к Президиуму ЦК ДОСААФ СССР провести даже не праздник в Воронеже, а международные соревнования. Первоначально их планировали в Ленинграде. Но обком ДОСААФ почему-то отказался. Тогда взялась за дело столица.

И вот директор соревнований Григорий Серебренников, уже хорошо знакомый нашим читателям по публикациям, вспоминает о нелегких днях подготовки:

— В Москве, избалованной высокими гостями, проблемой оказалось буквально все — гостиница, питание, автотранспорт, воздушное пространство. Сувенирные значки, футболки пришлось заказывать аж в Харькове. А ведь в деньгах мы ограничены не были — но что такое деньги сегодня?

Конечно, не получилось многое из того, что хотелось...

Вот такая самооценка. Правда, Григорий Григорьевич умолчал, сколько он тратил на сон в эти дни. А сколько сил, энергии, инициативы, творческого поиска применили и многие другие товарищи. Одним словом, первый добротный опыт накоплен. Такие праздники крайне нужны в будущем, тут и доказывать нечего.

Но если мы пойдем дорогой самовосхваления, ничего путного для этого самого будущего не выйдет. Думаю, нельзя все-таки не обратить внимания на промахи, неудачи, которые, увы, тоже имели место.

СПОРТСМЕНЫ

По полю прошел слух: американцы привезли подвесную систему, позволяющую всем желающим совершить совместный прыжок на таком «двойном парашюте». На счет «всех желающих», конечно, сильное преувеличение, поскольку их было хоть отбавляй. Одной из первых прыгнула воспитанница Воронежского спортклуба Марина Бадалян. Ей посчастливилось — прыгала она с президентом фирмы «Вектор», занимающейся разработкой подвесных систем и ранцев, Биллом Буттом.

Уве Бекман, президент международной парашютной комиссии ФАИ, назвал эти соревнования малым чемпионатом мира и сообщил, что парашютный спорт будет включен в программу летних Олимпийских игр в 1996 году. С чем мы и поздравляем всех парашютистов!

Да простят меня наиболее патриотично настроенные читатели, но собеседником из числа спортсменов я выбрала обаятельного капитана французской «восьмерки».

После светского раута о погоде, Москве и красоте советских женщин, когда разговор зашел непосредственно о соревнованиях, Дидье заметно поскущел:

— Первое, что бросается в глаза — нет видеомониторов для спортсменов, по которым можно было бы наблюдать выступления других команд. С каждой командой приехал свой оператор, он делает запись прыжка своей команды, но выступления коллег — тайна за семью печатями. Групповая акробатика — спорт поднебесья, с земли при всем желании ничего не разглядишь. Практически мы соревнуемся вслепую. Мы поднимали этот вопрос, но нам ответили, что запись прыжков делается только для судей. Странно! Во всем мире на соревнованиях такого уровня в поле стоит множество мониторов — специально для зри-

телей, не говоря уже о том, что спортсмены получают видеозаписи раньше, чем судьи...

Что тут поделаешь? Нет, конечно, в судейской палатке стояли, правда, не специальные устройства, а телевизоры «Юность», приспособленные под видеомониторы. А что касается экранов для зрителей — для нашего кошелька пока это непозволительная роскошь...

Дидье продолжил:

— А организация? Объявляют: приготовиться к прыжку, через несколько минут отменяют команду. Причем без всяких извинений. Иногда информация идет одновременно: «Команда приглашается на обед» и «Приготовиться к тренировочному прыжку». Спортсмены просто не знали, кого слушать и куда бежать. Сидели, как на иголках. А в автобус сядешь и полчаса ждешь, пока придет водитель. Очень нервная обстановка...

М-да, тут уж пришлось извиниться по-настоящему.

Должна также пояснить, что эти соревнования были в своем роде уникальными. Одновременно проходили состязания по классическому парашютному и групповой акробатике. Насколько была необходима и оправдана работа одновременно с двух стартов — эта тема, я думаю, еще будет подниматься специалистами. Но просчетов и досадных недоразумений было при такой организации вдвое больше.

К нашему разговору присоединился Мухамед Галиб из ОАЭ.

— В перерывах между соревнованиями нам обещали культурную программу — экскурсии по Москве, посещение выставок. А что получилось? Привозят на поле к восьми, час на обед, увозят в девять. Вся команда сидит у палатки, хотя ясно, что сегодня, например, выступлений «классиков» не будет.

— Культурная программа — это, конечно, здорово, — парирует «аппетит» гостя Серебренников. — Но на первом месте всегда и везде соревнования. Ведь погода всю неделю была неустойчивая — ветер постоянно превышал норму. Если бы отвлекались еще на что-то, могли бы не уложиться в программу.

Объяснение все-таки воспринимается с трудом — классики отпрыгали свою программу за первые три-четыре дня. Все остальное время они были вынуждены «убивать» на поле.

ТРЕНЕР

Мой собеседник — Игорь Тёрло. Заслуженный мастер спорта СССР, абсолютный чемпион мира 1978 года, заслуженный тренер Украины, тренер сборной команды СССР по классическому парашютному спорту.

— Как-то неудобно говорить тренеру о результатах своей команды. О дальнейших прогнозах тоже пока рано. Эти соревнования в принципе просто прикидка сил. В июле первенство Вооруженных Сил, в августе — чемпионат ДОСААФ СССР, только после этого будет полная картина и можно будет назвать состав сборной, которая выступит на чемпионате мира в Югославии.

В Тушине, конечно, собрались не все ударные силы. Параллельно проводились соревнования стран-участниц Варшавского Договора в Чехословакии. И такие асы, как Сергей Лансков, Александр Лепезин, Владимир Колесник находились там.

Не хочется мне заострять внимание на правилах планирования и организации, которые допускают, что соревнования такого масштаба проводятся параллельно. Речь шла о такой деликатной области, как «взлеты и падения советского парашютного спорта». Сейчас всю развернулась дискуссия, отчего же это происходит, где прежние рекорды, почему парашютный спорт утратил популярность и массовость? Причем рассуждения ведутся настолько всерьез, что зачастую становится просто смешно. Сейчас же не каменный век, и на одном мастерстве спортсменов далеко не уедешь. Нужна современная парашютная техника...

Да, сборная СССР работает на американских куполах. Раз в три года поставляют 7—10 парашютов, предназначенных первому составу. А новичкам по наследству передаются те, на которых напрыгано по полторы тысячи прыжков, с напутствием «давай, ребята!». И на тренеров же дают — готовы смену, почему у вас второй состав намного слабее первого? Да какая конкуренция может быть на рассыпающихся парашютах?

После этого говорить о таких мелочах, как отсутствие

собственной тренировочной базы, просто неудобно! А проблема еще та! Спортсмены повсюду чужие, их нигде не ждут! Вот и приходится выбирать места, где хорошие отношения с начальством и даже где просто есть бензин.

А недавно свалился новый сюрприз — хозрасчет. Вникать в коммерческую деятельность, конечно, придется, это неизбежно, но на сегодняшний день спортсмены оказались просто не готовы к «рыночным» отношениям.

Советы сыплются со всех сторон. Первый — ищите спонсоров. Но если разобраться, что мы реально можем дать нашим «благодетелям»? Только рекламу выпускаемой продукции. Но при тотальном дефиците внутреннего рынка никакие, даже самые захудалые товары в рекламе не нуждаются.

А реклама на внешнем рынке не нужна по той простой причине, что наша продукция зачастую под мировые стандарты не подходит. За удовольствие прослыть меценатом расплачиваться кровно заработанной валютой никто отчего-то не спешит.

Другой вариант — коммерческие соревнования. Если объяснять на пальцах, то выглядит это примерно так. Соревнуются несколько команд, победитель получает приз, на который надо умудриться просуществовать до следующей победы. Почин уже был. В прошлом году наши ребята ездили в ФРГ на такие соревнования и даже выиграли главный приз — машину (по поводу которой уже год идет переписка с министерскими чиновниками). Рассчитывать на то, что ситуация изменится к лучшему, не приходится...

А социальная незащищенность спортсменов и тренеров? Каждый год они проходят через «чистилище», как у нас называют аттестацию, после которой тебе могут объявить, что «фирма» в ваших услугах больше не нуждается. Незаменимых у нас, как известно, нет. Конечно, в сборной должны быть сильнейшие и если ты «выдохся», то твое место по праву займет другой.

А неуверенность в завтрашнем дне — это не здорово. Во всяком случае рекордов от этого точно не прибавится.

СУДЬИ

Эту же тему продолжил и главный судья соревнований Владимир Борисович Гурный:

— Конечно, парашюты — наша самая больная тема. Действительно, приходится продлевать срок службы парашютов с отработанным ресурсом. Но делаем мы это не от хорошей жизни. По сути, советская промышленность парашютов не выпускает. Все наши усилия хоть как-то сдвинуть дело с мертвой точки упираются в стену непонимания, застревают в кабинетах с высокими потолками. Заявки на парашютную технику не выполняются. Поэтому второму составу приходится прыгать на старой технике. Но неужели лучше изрубить устаревшую технику и оставить молодых совсем без парашютов? Ведь на сегодня другого выхода просто нет!

С заместителем главного судьи — судьей всесоюзной категории Игорем Трухиным мы оказались рядом в конце длинной очереди в столовой.

— Как, вы тоже в общей очереди? — поразила я. — Но ведь спортсмены обслуживаются отдельно и по талонам к тому же! И, кстати, почему вы не в форме?

— Форма для судей не предусмотрена. Она, конечно, необходима, тем более на соревнованиях такого ранга. И не только из эстетических соображений, хотя это тоже не последнее дело. Форма «подтягивает», как-то дисциплинирует. Ну и у окружающих отношение будет совсем другое. Представьте, например, прокурора в шортах или следователя в панамке и кроссовках на босу ногу?

— И с питанием то же самое. Автобуса не дожидешься, приходится по жаре два километра на своих двоих, и в столовой в общей очереди минут сорок. На круге — та же история, за водой сами бегаем. Такое ощущение, что судей просто не считают за людей! Бесплатное приложение, да и только...

Да, комментарии излишни. Нет, нельзя не поблагодарить от души наших судей В. Гурного, В. Матвеева, В. Газетова и многих других за безупречную, а самое главное, самоотверженную работу в поистине трудных условиях. По крайней мере все спортсмены, с кем беседовала, просили сделать это. И еще. Работа судей — труд нелегкий. Но зачем его делать невыносимым?

ЗРИТЕЛЬ

Его, надо признаться, просто не было. Вообще. Говорили — плохая реклама. Может, но в мои обязанности члена пресс-центра входил «обзвон» всей периодики как московского, так и общесоюзного масштаба. Что я добросовестно и сделала. Везде получила радостные заверения, что «обязательно выберемся», сообщим «у себя». Увы, аккредитовано было лишь три газеты: «Советский патриот», «Комсомольская правда», «Красная звезда». Слишком мелка рыбешка — соревнования?

Лишь скудные сообщения о них все-таки промелькнули по радио, телевидению, афиши тоже кое-где попадались на глаза.

На аэродром приходили жители близлежащих домов, прослышавшие о дефицитных товарах в буфетах. Я заметила мальчишку лет двенадцати, залегшего в траве и зачарованно смотревшего в небо. Знакомимся. Дима Филатов, ученик 5 класса.

— На соревнования пришел?

— Не-а. Позагорать.

— А прыжки разве не интересно посмотреть?

— Так ведь не видно ничего. К подозрным трубам не прорвешься, а своего бинокля нет. Сесть поблизости негде. И не объявляют ничего — кто прыгает, какое упражнение...

Бывалые люди объяснили мне, что парашютизм — это не динамичный и зрелищный футбол, который длится полтора часа и резко ограничен в пространстве. Поэтому 70—80 тысяч зрителей на него не соберешь. Ведь соревнования по парашютизму проходили 8 дней по 14 часов ежедневно и зрители постоянно обновлялись. Поэтому и «засечь» мне их не удалось. Хочется верить...

ПОЧЕТНЫЕ ГОСТИ

Перед началом соревнований на Тушинском аэродроме состоялся авиационный граздник, посвященный 60-летию парашютного спорта СССР, на который были приглашены его ветераны. Я беседую с Галиной Богдановной Пясецкой, кавалером ордена Красной Звезды, испытателем парашютов в военное время, в 1934 году выполнившей уникальный по тем временам прыжок с высоты 7900 метров без кислородного прибора. Короткое интервью.

— Боюсь показаться нескромной, но мне кажется, что 60-летие парашютизма — это праздник тех, кого теперь называют ветеранами, кто стоял у истоков зарождения парашютизма в нашей стране. Но получается так, что большинство именинников сидит дома. Они просто ничего не знают об этом. Федерация парашютного спорта спохватилась в последний момент. Но и те, кто приехал, чувствуют себя чужими на этом празднике. Автобус с ветеранами приехал на аэродром спустя два часа после его открытия. Нам не вручили ни значков, ни вымпелов. Да что там говорить — и место выделили на отшибе, стулья добывали себе сами. А посмотрите на фотостенды — совершенно слепые фотографии, куча досадных ошибок — Зозуля вместо Козуля, Яковлева вместо Федоровой. Конечно, нынешнее поколение не помнит героев того времени, не знает их в лицо. Но почему никому не пришло в голову привлечь к этому ветеранов? Кому, как не им, писать летопись своего времени? Ведь их не так много...

Журналистское расследование на тему «кто обидел ветеранов» завершилось несколько неожиданно. Оказалось, что виноват... комитет ветеранов Федерации парашютного спорта. Именно там пустили дело на самотек, и ветераны оказались предоставлены сами себе.

Конечно, хотелось, чтобы мой рассказ получился более оптимистичным. Ведь расцвеченное парашютами небо, азарт, победы, улыбки друзей — все это было. Была проделана огромная работа организаторами соревнований. Они, конечно, прекрасно знают все проблемы. И дело отнюдь не в том, чтобы этих людей, всю энергию отдавших празднику в Тушине, критиковать. Речь идет о том, чтобы помочь советскому парашютному спорту, чтобы наконец министерства и ведомства повернулись лицом к проблеме, которую наш журнал поднял еще в январском номере под заголовком, не требующим пояснений, «Обидно за советский парашют». Речь идет о том, чтобы в следующем спортивном сезоне не повторять своих ошибок.

ТРЯХНУЛ «КОРОТЫЧ»
СТАРИНОЙ

В Харькове на базе АСК ДОСААФ — аэродроме «Коротыч» была проведена встреча ветеранов парашютного спорта Украины. Организацию ее взял на себя мастер спорта Юрий Черняк, командир парашютного звена 60—70-х годов Харьковского АСК, призер и рекордсмен Украины, в настоящее время — председатель Федерации парашютного спорта области.

Поддержали инициативу Черняка обком ДОСААФ, руководство АСК, а также заместитель председателя облисполкома Л. Стасевский.

Спонсорами встречи стали Украинское добровольное общество борьбы за трезвость (зам. председателя В. Труш — выпускник Харьковского АСК ДОСААФ), а также совет ДОБТ (зам. председателя З. Хотяинцева).

Спонсоры обеспечили материальную базу для проведения встречи (проезд, проживание в гостинице, питание, автотранспорт, изготовление и приобретение сувениров и ценных подарков).

Встреча четырех поколений парашютистов 30-х, 40-х, 50-х и 60-х годов из 14 городов Украины, а также Москвы, Белгорода, Тирасполя собрала 73 ветерана от 40 лет и старше. Интерес и гордость вызывала цифровая выкладка.

Участниками встречи в разные годы установлено мировых рекордов — 154 (88 женских и 66 мужских), из них 50 женских рекордов установлены заслуженным мастером спорта В. Закорецкой из Ворошиловграда и 33 мужских — заслуженным мастером спорта москвичом Е. Ткаченко. На их счету 159 всесоюзных рекордов (88 женских и 71 мужской) и 50 рекордов Украины (23 женских, 27 мужских).

Всеми участниками встречи выполнено 146 600 прыжков, из них Валентиной Закорецкой (единственной женщиной в мире) выполнено 10 106 прыжков!

А такая статистика вызывает добрую улыбку. Супружеских пар — 8. Количество детей — 124 (дочерей — 58, сыновей — 66), внуков — 34 (девочек — 14, мальчиков — 20). Самый многодетный отец — Владимир Кузнецов — летчик-инструктор-парашютист Харьковского АСК — 8 детей: 6 сыновей, 2 дочери и еще 1 внук.

Итак, первые соревнования ветеранов парашютного спорта Украины, посвященные 60-летию советского парашютизма. Участники разделились на две группы: 1-я — с парашютами первоначального обучения Д-1-5у с принудительным раскрытием, 2-я — с современными спортивными парашютами типа «Крыло». Программа соревнования состояла из одного упражнения: индивидуальные 2—3 прыжка на точность приземления с высоты 800, 1200 м в круг R = 25 м, R = 5 м.

Из 73 ветеранов в соревновании приняло участие 28 (5 женщин и 23 мужчины) спортсменов. Количество участников по группам: 1-я группа — 18 человек (4 женщины, 14 мужчин); 2-я группа — 10 человек (1 женщина, 9 мужчин). По возрасту: 1-я группа — 40—45 лет — 3, 46—50 лет — 4, 51—55 лет — 8, 56—60 лет — 3; 2-я группа — 40—45 лет — 7, 46—50 — 2, 51 — 1. Спортивная классификация: в 1-й группе 12 мастеров спорта, 3 кандидата в мастера; во 2-й — 9 мастеров спорта и 1 перворазрядник. В составе судейской коллегии из 18 человек — 11 ветеранов.

Был соблюден торжественный ритуал открытия и закрытия встречи, награждение победителей и призеров. В небе демонстрировали свое мастерство спортсмены авиационных видов спорта Харьковского АСК. А на земле призер соревнований Надежда Козырева (Харьков) прочла свои стихи. Спонсоры провели вещевую лотерею.

Встреча ветеранов освещалась не только местными телевидением и прессой, но и собственной веселой юмористической газетой «Ветерану — 60».

А у ветеранов новые предложения. Проводить ежегодно такие соревнования. Просить ЦК ДОСААФ УССР и Федерацию парашютного спорта УССР включить эти соревнования в календарный план спортивных мероприятий последующих лет.

И вот на 1991 год организацию соревнований ветеранов парашютного спорта Украины берет на себя Харьков. Правда, проблема спонсоров остается. Но наверняка отзовутся на доброе и не пустое дело. Ведь вон как «Коротыч» потрянул стариной!

ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Личное первенство

1-я группа — 2 прыжка (по полной программе)

Женщины

1-е место — Алла Добрянская (Харьков) с результатом 40,79 м (15,79; 25 м)

2-е место — Антонина Иваницкая (Харьков) — 41,86 м (25 м; 16,86 м)

3-е место — разделили Антонина Алимова (Чернигов) и Надежда Козырева (Харьков)

Мужчины

1-е место — Виктор Добрянский (Харьков) — 8,87 м (0,74 м; 8,13 м)

2-е место — Владимир Семенчин (Харьков) — 10,93 м (3,14; 7,79 м)

3-е место — Иван Чумаков (Львов) — 23,82 м (17,52; 6,30 м)

2-я группа — 1 прыжок (из-за звитрета по высоте и ограничения по времени)

Единственная женщина в этой группе Татьяна Набатова (Чернигов) показала результат 0,16 м.

Мужчины

1-е место — Юрий Король (Киев) — 0,00 м.

2-е место разделили Петр Вальсамаки (Днепропетровск) и Владимир Пышкин (Миргород) с результатом 0,02 м.

Примечателен успех супружеской пары мастеров спорта СССР Аллы и Виктора Добрянских, последний прыжок совершивших 15 лет назад. Алла Добрянская — чемпионка УССР, призер чемпионатов СССР в 60-х годах, двукратная рекордсменка мира, инженер, Виктор Добрянский — призер чемпионатов УССР, доцент Харьковского института инженеров транспорта, кандидат технических наук.

Три дня участники встречи дышали воздухом аэродрома — воздухом своей молодости. Все дни стояла прекрасная погода. Врученные спонсорами всем участникам белые майки с эмблемой встречи буквально на глазах понизили средний возраст присутствующих.

Леся БЕСПЯТАЯ,
участник встречи,
мастер спорта СССР,
судья ФАИ

Харьков

Победитель соревнований Виктор Добрянский.

Фото Мстислава Тура



Виктор КУЛИКОВ

ПО СЛЕДУ СЕРЕБРИСТЫХ ГИГАНТОВ

Солнечным утром приехал я по заданию редакции в небольшой подмосковный городок Долгопрудный.

Старательно осматриваюсь вокруг, но ни эллингов, ни причальных мачт, ни самих дирижаблей не замечаю. Обращаюсь к пожилому пассажиру, надеясь, что он старожил здешних мест: «Где же здесь строят дирижабли? Вы, как местный житель, не можете ли мне подсказать дорогу?». «Дорогу я вам подсказать не могу, сам ищу Центральную аэрологическую обсерваторию. Долгопрудный сейчас не узнаю, хотя долгое время работал здесь, но дорогу обязательно найдем!». Знакомимся, и вот удача — передо мной бывший пилот-аэронавт, летавший на аэростатах, Павел Алексеевич Дральщиков. Мы подошли к Центральной аэрологической обсерватории (ЦАО), корпуса которой издали хорошо заметны по большим красно-белым шарам на крыше, закрывающим радиолокационные антенны. В тот день здесь состоялось юбилейное заседание, посвященное 50-летию со дня основания обсерватории. В зале выступали старые пилоты-аэронавты и наблюдатели, научные сотрудники, которые стояли у истоков аэрологических исследований.

Все это началось с экспериментального воздухоплавательного отдела (ЭВО), а ныне ЦАО, организованного при Центральном институте погоды в июне 1940 г. Дело разворачивалось не на пустом месте, а на базе бывшего «Дирижаблестроя СССР». Еще в конце 1931 г. при Главном управлении Гражданского Воздушного Флота СССР была создана специализированная организация «Дирижаблестрой», которая объединила усилия различных групп специалистов в области дирижаблестроения, обеспечила работы по проектированию и постройке советских дирижаблей.

К маю 1932 г. были изготовлены три мягких дирижабля — СССР В-1, СССР В-2 («Смольный») и СССР В-3 («Красная звезда»). В конце февраля 1933 г. построен первый советский полужесткий дирижабль СССР В-5, а в 1934 г. — крупнейший советский дирижабль СССР В-6 («Осоавиахим»). Дело дирижаблестроения успешно развивалось и у нас в стране и за рубежом.

Однако следы воздушных гигантов теряются в конце 30-х годов. Что же случилось, почему они «вымерли»? Оказывается, катастрофы, увы, не были исключением, а скорее наоборот. Причиной гибели многих дирижаблей стали воспламенение водорода, используемого для наполнения оболочки, от разряда статического электричества, ошибки пилотирования и отсутствие надежных средств швартовки. За три десятилетия существования дирижаблей аварии и катастрофы настигли почти сто из них. У нас это были В-6, В-10 и «Победа». Все это привело к тому, что к концу 30-х годов строительство и эксплуатация дирижаблей была прекращена практически во всех странах мира.

Могучий некогда «Дирижаблестрой» ушел в прошлое, а на его базе была образована центральная аэрологическая лаборатория. Первый научный полет совершен 18 июля 1940 г. в 17 часов на аэростате ВР-75 объемом 900 м³ пилотом-аэронавтом С. Зиновьевым и наблюдателем С. Гайгером. Об этом и других интересных событиях, кстати, поведал собравшимся сам Семен Семенович Гайгер.

Летали тогда на разных аэростатах — самые маленькие, так называемые «прыгуны», были объемом 150 м³. Аэронавт сидел на небольшой дощечке как на качелях, пара мешков балласта — вот и вся оснастка. Делали оболочки другого объема: 600, 900, 2200 и 2700 м³, но чаще других использовались газовые аэростаты объемом 900 м³.

— Аэронавты располагались в корзине из ивовых прутьев, здесь же располагались измерительные приборы, кислородное оборудование, — вспоминает уже знакомый читателю Дральщиков. — Мы старались одеваться тепло — унты, меховой комбинезон, так как подниматься приходилось на высоту нескольких десятков километров, где температура воздуха была минус 40—60°.

Выполняли и специальные задания соседей — научных сотрудников Московского физико-технического института из группы И. Г. Курчатова. Поднимали свинцовые болванки на высоту нескольких десятков километров.

В годы войны отдел был занят обслуживанием систе-

мы аэростатов наблюдения и заграждения ПВО Москвы. А после в Долгопрудном аэронавты не только работали по большой научной программе, но и совершали рекордные полеты.

Об истории создания регулярной системы зондирования атмосферы в районе Москвы подробно рассказал мне бывший пилот-аэронавт Наум Зиновьевич Пинус, успехах, достигнутых при помощи современных газовых аэростатов, перспективах современного воздухоплавания — Роман Валентинович Ятышев. Кому-то может показаться: ну что тут сложного? А проблем немало. Аэростат должен лететь в заданном направлении. Приборы, на нем установленные, — исправно работать при любых условиях, опуститься аппарату следует в определенном месте и совершить мягкую посадку. О том, как решаются эти проблемы, рассказал представитель КБ «Автоматика» Сергей Павлович Черников.

Прежде всего помимо стандартного газового аэростата сферической формы можно использовать радиационные или тепловые аэростаты-парашюты (ТАПы). Оболочке придается форма купола парашюта, обеспечивающая безопасное приземление блока измерительной аппаратуры после окончания полета. Такие аэростаты могут иметь диаметр 12—40 м (наилучший вариант — 32 м) и поднимать полезную нагрузку до 65 кг на высоту 28 км днем и 13 км — ночью. Другое перспективное направление — газовые аэростаты с избыточным давлением объемом до 1000 м³, способные поднимать измерительную аппаратуру большого веса (до 4 тонн) на высоту до 28 км. Здесь проблема состоит в создании легких газонепроницаемых оболочек для двойной пленки. Решить ее можно с участием специалистов-химиков. Следующее направление — высотные аэростаты объемом до 300 000 м³, которые могут поднимать полезную нагрузку (до 200 кг) на большую высоту — до 45 км. Особый интерес представляют высотные привязные аэростаты, которые можно поднимать на высоту 16—18 км в управляемом режиме и которые могут обеспечить стационарные научные исследования в определенных точках наблюдения.

Кстати, весьма упрощенное представление сложилось и у некоторых читателей, пожелавших построить такие шары и приславших в редакцию письма с просьбой опубликовать чертежи. И в самом деле, на первый взгляд: чего же здесь сложного? Этаким симбиоз воздушного шарика и газовой кухонной плиты! И то, и другое нам хорошо известно. Однако все оказалось и сложнее, и интереснее. О тепловых аэростатах (так они официально называются) беседую с неутомимым энтузиастом этого дела Александром Николаевичем Комиссаровым, который представляет новую фирму «Аэровек» (то есть «Век аэростатов»). Он и его коллеги своими руками создали первый советский монгольфьер (еще одно название теплового аэростата, бытующее среди энтузиастов этого нового вида спорта). За рубежом это дело уже отлажено до серийного производства, а нам приходится с трудом делать первые шаги. Важно, однако, что эти шаги уже сделаны. Начнем с оболочки — требования здесь очень жесткие: прочность, легкость, термоустойчивость (воздух внутри шара нагревается газовой горелкой на несколько сот градусов). Далее, газовая горелка — это целый комплекс для регулируемого сжигания пропан-бутановой смеси: баллоны, манометры, масса всевозможных трубок, форсунки и т. д.

Реальным воплощением всех преодоленных проблем стала демонстрация «живого» теплового аэростата на территории Центральной аэрологической обсерватории. Удалось воочию увидеть и расправку оболочки, и ее наполнение, и подъем в воздух первого советского монгольфьера.

Рассказал Комиссаров и о перспективах использования тепловых аэростатов, применяемых за рубежом в основном для рекламных и спортивных целей. Между тем аппараты могут использоваться для контроля за локальными источниками загрязнения, например, отдельными промышленными предприятиями, охраны лесов от пожаров, аэрофотосъемки, наблюдения и учета промысловых животных и других практических задач.

— Правда, для работы по экологической программе наш аэростат еще не совсем готов, — поясняет Александр Николаевич. — Газовая горелка при работе издает сильный низкий гул, что может отпугнуть животных при наблюдениях с воздуха. Чтобы исключить этот фактор, необходимо наладить почти бесшумный режим работы газовой горелки. Есть идеи, которые могут помочь решить эту проблему.

Гораздо сложнее найти специальную ткань для оболочки и наладить массовое производство тепловых аэростатов. А это актуальная задача ближайшего будущего, — считает Комиссаров и добавляет: «Без помощи специалистов Минхимпрома не обойтись».

О работе Центральной аэрологической обсерватории рассказал мне ее заведующий Давид Мейрович Шифрин. Эти проблемы напрямую связаны с исследованиями атмосферы разнообразными измерительными приборами при помощи газовых аэростатов. ЦАО располагает в настоящее время аэростатными оболочками объемом 150—2700 м³, способными поднимать измерительную аппаратуру на высоту нескольких десятков километров.

В летном цехе экспериментального отдела воздухоплавания обсерватории располагается парк газовых аэростатов, некоторые из них находятся в рабочем состоянии, несмотря на давний срок изготовления. Здесь же находятся разнообразные измерительные приборы, средства заправки и эксплуатации аэростатов. С их помощью сотрудники обсерватории ведут научную работу по изучению химико-физического состояния атмосферы. В последнее время особую актуальность приобрели исследования озонового слоя атмосферы.

«Дыры» в озоновом экране вызвали обоснованную тревогу ученых многих стран, эта проблема приобрела международное значение. Необходимо срочно изучить масштабы процесса, собрать разнообразную информацию. При наличии современной измерительной аппаратуры встал вопрос о технических средствах доставки. Одной из попыток было создание специализированного самолета-лаборатории М-17 в конструкторском бюро им. В. М. Мясищева («КР» № 8—1990 г.). Но самолет не может решить всех задач по исследованию озонового экрана. Пока самолет может поднимать измерительную аппаратуру, работа которой еще не налажена, а вес ее ограничен, ограничено и время нахождения машины в воздухе. В этой ситуации газовый аэростат имеет несомненные преимущества: ему не нужны взлетно-посадочные полосы и сложная система аэродромного обслуживания, он обладает грузоподъемностью, способен совершать полеты в автоматическом режиме по принципу «бумеранга».

Необходимо, мне кажется, пояснить этот принцип. Действительно, попробуйте отпустить воздушный шарик так, чтобы он вернулся к вам через некоторое время сам. Скажете — это невозможно! Ведь аэростат свободного, неуправляемого полета на это не способен. А между тем на таких ученым запускают дорогую, порой уникальную, измерительную аппаратуру. Если ее отпускать просто так, то не скоро и найдешь. А найдя, схватишься за голову: все разбито и разбросано не в меру любопытными «исследователями», первыми обнаружившими «летающую тарелку». Чтобы избежать подобных неприятностей, ученые придумали запускать аэростаты, регулируя высоту их полета и используя известные закономерности в движении воздушных течений на разных высотах. Таким образом, им удалось возвращать аэростат с измерительными приборами почти в исходную точку запуска. Проблемы ЦАО, по мнению Шифрина, состоят в создании надежной и легкой измерительной аппаратуры или закупке таковой за рубежом, а также с зонами полетов. Над Долгопрудным вы, уважаемые читатели, уже не увидите постоянно упоминаемых в статье газовых аэростатов, за исключением, пожалуй, праздничного, запущенного в день юбилея. А причина простая: Долгопрудный — зона для полетов аэростатов закрытая ввиду близости аэропорта Шереметьево.

— Как построили этот аэродром, так и пришлось прекратить полеты на аэростатах, — с горечью говорит Гайгеров. — Поэтому приходится ездить по стране, искать зоны, свободные для полетов. А их становится все меньше и меньше из-за интенсивного развития авиационных и космических полетов.

Обсерватория располагает базами для полетов в Вольске, Рыльске и некоторых других местах. Однако даже в этих официально отведенных зонах не всегда удается получить разрешение на запуск аэростатов. Например, в Вольске недавно такого разрешения добивались почти 2 месяца! По видимому, следует уделять больше внимания нуждам научных исследований со стороны всяких «разрешительных», а вернее сказать, «запретительных» организаций, расплодившихся у нас в изобилии.

Уезжал я из Долгопрудного с твердым убеждением: возрождается еще одна авиационная столица — столица воздухоплавания.

Анатолий КРИКУНЕНКО

ВЫЛЕТАЮТ СПОРТСМЕНЫ В КОПЕЕЧКУ, А ХОЗРАСЧЕТ ПОКА В РОЗОВЫХ МЕЧТАХ

Долгое время коллектив Севастопольского авиационно-спортивного клуба ДОСААФ СССР работал спокойно, несколько не тревожась за завтрашний день. Каждый год ему исправно перечислялись немалые средства, позволявшие безбедно жить и выполнять возложенные на него обязательства. Конечно, хотелось большего, да все понимали: в стране со средствами напряженка, и довольствовались отпущенным. Но вот в последнее время бюджет клуба стал резко «худеть». Вышестоящие инстанции недодают ему денег по многим расходным статьям.

— Трудные времена настают, — сетовал в разговоре со мной начальник АСК Анатолий Ефимович Федоров. — Не знаю, что и делать.

— А если хозрасчет? — подал я модную сейчас идею.

Федоров задумался.

— В данный момент хозрасчет малоосуществим, — в его голосе почувствовалось сомнение. — Да и коммерческая деятельность инструкциями запрещена.

— И все-таки что-то надо предпринимать? Давайте поговорим об этом подробнее, — предложил я. — Посоветуемся с вашими работниками.

Анатолий Ефимович согласился.

Кроме него свое мнение пожелали высказать его заместители — по летной подготовке Михаил Васильевич Позин и по политико-воспитательной работе Павел Владимирович Попов, летчик-инструктор-методист Владилен Петрович Сабадашевский, главный бухгалтер клуба Раиса Павловна Щербакова.

Итак, послушаем...

Федоров: Ситуация у нас, без преувеличения, складывается тревожная. Планы подготовки спортсменов-летчиков и парашютистов, а также парашютистов первоначального обучения остаются неизменными, а средства ежегодно урезаются.

Щербакова: Если в 1989 году нам было выделено почти 260 тысяч рублей, то на 1990-й — всего лишь 236 тысяч. На 13 тысяч рублей уменьшен фонд заработной платы, сокращены командировочные, не получили мы средств на содержание аэродрома, на ремонт служебных помещений.

Федоров: В связи с этим вынуждены были сократить двоих техников из 10, предусмотренных штатом, на полставки перевести компрессорщика и лаборанта по авиатопливу, уволить одного связиста, тракториста, так что теперь зимой сами вручную расчищаем летное поле. Ничего утешительного нам не сулит и 1991 год. Нас призывают «затягивать пояса».

А вообще-то, если честно, спортсмены влетают нам, как говорится, в копейку. Каждый прыжок с парашютом обходится в 19 рублей. Чтобы подготовить пара-

шютиста до уровня 3-го спортивного разряда — их у нас 400 человек и 75 процентов из них становятся разрядниками — требуется 416 рублей. А ну-ка, прикиньте, во что это выливается?! Далее. Один час полета на Як-50 стоит 120 рублей, всего же первый год подготовки летчика-спортсмена обходится в 3500 рублей. Кто из спортсменов согласится платить такие деньги? Скажем, парашютист, который в год совершает по 100 и более прыжков?

Корр.: Интересно, а как за рубежом?

Федоров: В США, к примеру, первый прыжок новичку обходится в 70 долларов, на каждый последующий он еще раскошелливается на 15 долларов. Если же пожелаешь участвовать в соревнованиях, будь добр внести 300 долларов. Там за удовольствие приходится платить...

Сабадашевский: Если наши спортсмены даже и согласятся платить, что, конечно, нереально, то они вправе требовать от нас необходимых условий. Мы их должны привезти на аэродром и отвезти в город, обеспечить стартовым завтраком. И технику предоставить соответствующую. Мы же новых парашютов не получаем.

Корр.: Так где же выход?

Щербакова: Я, например, выхода не вижу.

Корр.: А если попробовать самим зарабатывать?

Сабадашевский: Хозрасчет — дело хорошее, но переходить к нему нужно по-умному. Я, скажем, кое-какие статьи доходов отчетливо вижу. Как известно, в стране вводится квалификация — «пилот-любитель». Мы можем готовить их на Як-52. Даем необходимый теоретический курс — аэродинамику, само-

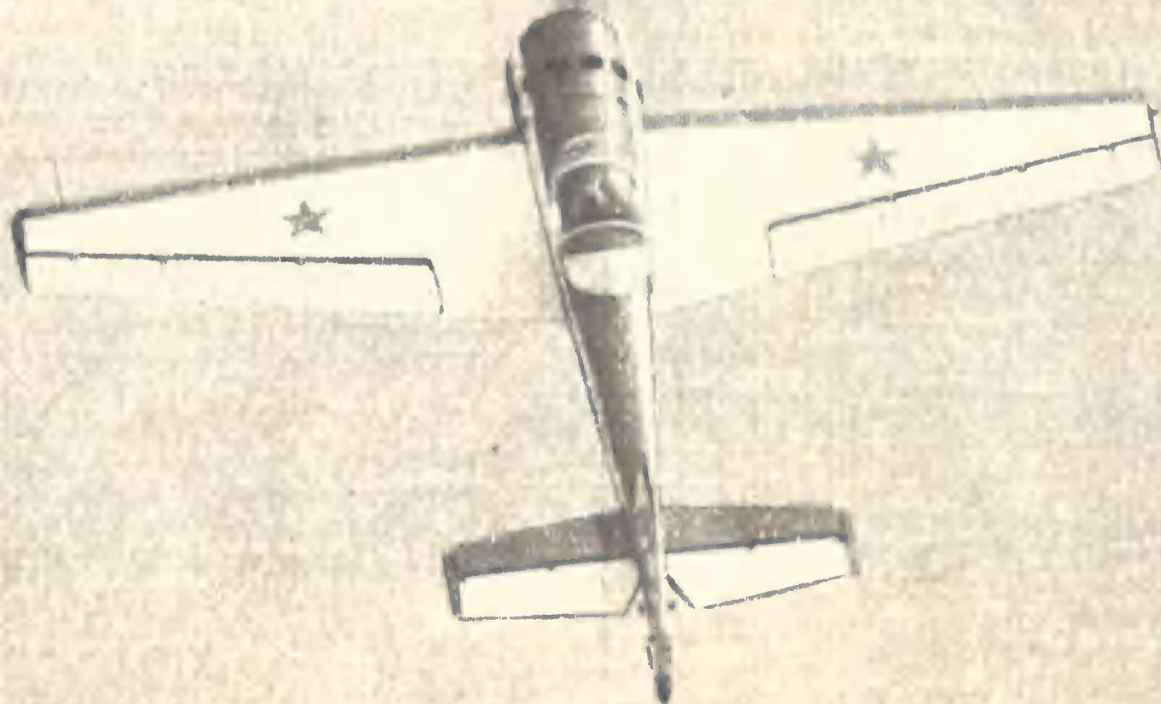
летовождение, административный раздел, воздушный кодекс, ну и практические навыки в управлении самолетом. Но для этого должны иметь нужные документы — программы, инструкции, расценки. И, конечно же, разрешение сверху.

Корр.: А желающие у вас найдутся?

Федоров: Они есть. Мы как-то объявили: мол, кто желает научиться летать за соответствующую плату, пусть обращается к нам. И сразу же пошли телефонные звонки, просьбы. Записалось человек десять. Но это лишь часть желающих — их гораздо больше. Правда, если это дело затевать, то нужны, безусловно, ресурсы, фонды бензина, кое-какие дополнительные единицы к штату.

Сабадашевский: К моему первому предложению близко еще одно перспективное направление нашей работы — переподготовка летчиков. Возьмем, к примеру, летчиков-офицеров запаса. Со временем они теряют навыки управления самолетом. Военкомат, правда, проводит с ними сборы, но без полетов. Значит — грош цена такой учебе. Летчики же хотят периодически летать. Причем согласны за плату — я таких людей знаю. С ними могли бы проходить переподготовку и те летчики, которые списаны с реактивной авиации по медицинским показаниям, но вполне пригодны к работе, скажем, вторым пилотом на Ан-2. Кстати, к нам обращаются такие летчики и слезно просят разрешить им заняться хотя бы авиаспортом.

Попов: А вот к нам иногда обращаются уголовный розыск, ГАИ с просьбой облететь трассу, разыскать угнанный автомобиль. Помните, как-то таксиста убили, и мы помогали искать его машину?.. А можно же с милицией заклю-



читать договор и выполнять подобные услуги за плату. Думаю, выгода при этом обоюдная. К тому же, в Севастопольской Госавтоинспекции нет своих авиасредств.

Позин: Или, скажем, полет наших экипажей на осмотр лесных массивов, посевов, на борьбу с браконьерами, незаконными посевами мака. Причем, договоры можно заключать разовые — вот как в случае с милицией, и постоянные, на какой-то определенный срок. Чтобы доход был не эпизодическим, а стабильным, гарантированным.

Корр.: Ну, а платные показательные выступления спортсменов для горожан и жителей окрестных сел можно организовать?

Федоров: До сих пор мы такие праздники проводили, но бесплатно. Теперь другое время — приходится думать о заработках... Нужно искать трудовые коллективы, которые согласятся перечислять определенную сумму за показательные выступления. Ведь наш аэродром не огражден — входные билеты продавать не станешь, поэтому придется обращаться к предприятиям — их-то люди будут у нас зрителями. А желающих посмотреть много. Мы убедились...

Сабадашевский: Для показательных выступлений кое-что нужно нам сделать: аэродром следует оборудовать трибунами, стоянкой для автотранспорта, вывезти буфеты, киоски для продажи сувениров, нашей символики.

Корр.: Кстати, продажа символики тоже дает доход.

Попов: Это верно. Однако для организации таких праздников нам не хватает существенной детали: дороги на аэродром, чтобы зрители могли до него добраться. На ней такие ухабы и колдобины, что черт ногу сломит. Новая дорога нам нужна позарез — мы столько из-за нее теряем! Причем и средства-то требуются на ахти какие. Мы могли бы ее построить на паях со своими соседями по аэродрому — садово-огородным кооперативом. Там согласны.

Позин: А почему нельзя организовать

воздушный праздник для какого-то отдельного колхоза или совхоза? Надо, видимо, встретиться с их руководителями и предложить все обсудить.

Попов: Пожалуй, я этим займусь.

Сабадашевский: Хозрасчет нам нужен еще по одной причине. С переходом на самофинансирование предприятий у наших спортсменов обострился дефицит времени. На соревнования их не отпускают, тренироваться им некогда. Они вынуждены для этого использовать свой очередной отпуск, отгулы за переработку. А мы им тоже не можем оплачивать среднюю зарплату во время соревнований. Разве что одному-двум. А если бы с помощью наших спортсменов мы зарабатывали средства и сами ими распоряжались, можно было бы поддерживать их материально куда более существенно.

Позин: Наверное, стоит нам заняться и рекламой. Скажем, на соревнованиях, где идет трансляция по телевидению. По примеру автотогонщиков. Доход от рекламы при хорошей организации довольно весом.

Федоров: Готовясь к хозрасчету, надо посмотреть, где можно сэкономить. К сожалению, анализируя наши расходы, убеждаешься: вышестоящие инстанции вряд ли умеют считать деньги. Возьмем материально-техническое снабжение. Мы столько теряем из-за его непродуманности! Судите сами. Спецавтотранспортом нас снабжает Одесский военный округ. Летно-техническое обмундирование, штурманское и парашютно-десантное имущество, авиационно-спасательные средства получаем в Киевском военном округе, причем вывозим его сами. А за авиатопливом гоняем машины за 120—150 километров. Только на вывозе годового лимита авиатоплива у нас около 10 тысяч километров лишнего пробега! А сколько раз наши работники вынуждены курсировать между Севастополем и Одессой, Киевом, Симферополем, да и Москвой, чтобы это имущество «выколотить»? Подсчитывал ли кто-либо, во что нам

это обходится? И совершенно непонятно, почему нельзя все это имущество получать через органы снабжения Черноморского флота, под боком у которого расположен наш АСК? Мы неоднократно ставили эти вопросы, кстати, последний раз при посещении клуба первым заместителем министра обороны СССР генералом армии П. Г. Лушевым — народным депутатом СССР от ДОСААФ СССР, однако положительное решение по ним не принято.

Рассуждая о возможном переходе на хозрасчет, хотелось бы остановиться еще на одной проблеме. Жизнь, практика убеждают нас в настоятельной необходимости создания региональных авиационных объединений оборонного Общества с обязательным выходом их из подчинения областных и республиканских комитетов ДОСААФ. Сейчас эти комитеты являются тормозом в нашей работе. Они смотрят на нас, как на пасынков, у них нередко отсутствуют специалисты, способные понять наши проблемы и со знанием дела помочь. Образование региональных объединений, замыкающихся непосредственно на ЦК ДОСААФ СССР, способствовало бы более компетентному решению организационных, учебно-методических и сугубо специфических вопросов. Да и материально-техническое снабжение наверняка бы улучшилось. Уверен: с упразднением лишних звеньев управления сократятся средства на наше содержание. Мы однозначно высказываемся за такое объединение.

Ну и завершая наш разговор о возможном переходе на хозрасчет, следует откровенно признаться, что вплотную этим вопросом мы не занимались. Надо все продумать, взвесить, просчитать и определить.

От редакции. Конечно, вопросы подняты сложные, и ответы на них прозвучали неоднозначные, небеспорные. Поэтому приглашаем наших читателей поделиться своим мнением по затронутым проблемам, внести свои предложения на этот счет.

ДЕЛЬТАПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

Владимир КОТЛЯРОВ

СИСТЕМА ЭЛИЦ И... ПОДШАМАНИВАНИЕ

В ЦК ДОСААФ СССР и Объединенной Федерации СЛА СССР создан и работает Экспериментальный летно-исследовательский центр сверхлегкой авиации (ЭЛИЦ СЛА). Одной из основных задач центра является отработка и внедрение системы сертификации сверхлегкой авиационной техники, создаваемой в Единой системе ее производства, организация, проведение испытательных, экспериментальных полетов и допуск к ним.

ЭЛИЦ СЛА вошел в созданную федерацией альтернативную систему произ-

водства сверхлегкой авиационной техники как органичный ее инструмент по нормированию ее создания и ввода в эксплуатацию в интересах безопасности полетов. А система эта расширяется: появляется все больше объединений типа «Дельтаклуб-завод», «Дельтаклуб-кооператив». Но, к сожалению, их возможности ограничены недостатком материалов.

С 1987 года клубы ДОСААФ начали получать разрешения на выполнение экспериментальных работ по применению СЛА в народнохозяйственных целях. Федерация и клубы готовят прек-

расных специалистов, летчиков и инженеров для эксплуатации СЛА. Там хотели бы получить государственные заказы на различные работы, смогли бы согласовать определенные инвестиции с заинтересованными министерствами. Но... министерства остаются глухи ко всем призывам. Слава же о СЛА — по-прежнему высока лишь на уровне директоров заповедников, начальников геологических экспедиций, председателей колхозов. А проявись заинтересованность министерств — и их вложенные деньги окупятся тысячекратно! Тогда же создадутся, окрепнут клубы СЛА.

ИЛ-62 ШЕЛ НА КАМЧАТКУ

Николай ГРОМЦЕВ

РЕПОРТАЖ НА ДВЕ ТЕМЫ

«Транспорт идет в Камчатку...» — это выражение из любимого в детстве романа Н. Задорнова неожиданно всплыло в памяти и стало вдруг совершенно понятным, когда наш аэроплан, пробив облачность, вывалился из нее и, удерживаемый в левом развороте профессионализмом и любовью к своему делу Юрия Шеффера, открыл взору дивную страну.

«В Камчатку», — говорил будущий адмирал Невельской о цели его экспедиции, а я удивлялся, почему «в Камчатку», а не «на Камчатку». Хотя «в Америку», «в Африку», «в Антарктиду» — не удивляло. И только сейчас, окинув взглядом залив под нами, представшую для обозрения бухту, легендарный Петропавловск, чуть далее вулканы в небольших пушистых шапочках, Авачинский и Корякский, совсем ближе к горизонту отроги далеких хребтов, сопки поросшие лесом, озера, реки и речушки, какие-то дымы, облака — я понял, что иначе о целой стране нельзя сказать.

Ил-62 был уже на прямой до касания полосы оставались считанные километры, а я все прокручивал детали полета, обстоятельства, счастливо забросившие меня на борт, готовился к встрече с Камчаткой.

Отлетав три года в Тульском аэроклубе, закончив школу, срезавшись по пустяку на медкомиссии, я на 18 лет был



ДЕЛЬТАПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

— Другой, самый простой способ развития СЛА, — говорит Владимир Иванович Забава, главный тренер, — создание сети общественных клубов СЛА при ведомственных организациях. На это потребуются небольшие средства в финансово-экономическом смысле. За этой системой — будущее, с ее простотой, массовостью, крепкими профессионалами-спортсменами. В таких организациях смогут органично сочетаться спортивно-воспитательная и народнохозяйственная деятельность.

А пока развитие СЛА на пороге новой беды. Дело в том, что некоторые комитеты ДОСААФ перешли на хозрасчет. И, в свою очередь, недалеко видно, поспешно и необоснованно переводят на хозрасчет штатные клубы.

Основа спорта СЛА — 900 общественных клубов ДОСААФ. Учат летать спортсменов — инструкторы из менее чем 30 штатных клубов. И вот теперь инструкторов лишают зарплаты, которую они прежде получали, и толкают на за-

работки где-то на стороне. Таким образом, председатели обкомов ДОСААФ рубят сук, на котором сидят: отлучают инструктора — единственного, кто может обеспечить безопасность полетов в общественных клубах, отстраняют от прямых его обязанностей.

Очень многого федерация ожидает от военного ведомства. И больше всего обижена им. Федерация СЛА, как записано в ее уставе, своей главной задачей считает активное содействие укреплению обороноспособности страны. Которое, в частности, заключается в военно-патриотическом воспитании молодежи и ее подготовке к службе в Вооруженных Силах. Но Министерство обороны СССР до сих пор не ставит задачу ДОСААФ на подготовку дельталетчиков. Между тем, в армиях США и ФРГ уже созданы штатные подразделения мотодельтапланеристов. У нас же, даже в военных училищах нет секций дельта-летного спорта.

Для пропаганды идеи развития мотор-

ной СЛА Владимир Иванович Забава использует все свои способности. Встречается и беседует с заинтересованными людьми, выступает перед различными аудиториями... Однако вся его деятельность приводит к результатам, так сказать, местного значения. А подход к делу требует коренного его изменения, что невозможно без четкой программы принятия государственного документа, каким должна быть программа развития моторных СЛА в стране. Надо, наконец, понять, насколько выгодно и необходимо вложить в эту программу средства.

Пока же... Спортсмены листают красочные проспекты с картинками и схемы последних моделей зарубежных летательных аппаратов. И в поисках нужных деталей к своим самоделкам бродят... по свалкам. Члены новой сборной накануне чемпионата мира «подшаманивают», по выражению руководителя одного из клубов, свои старые аппараты, и надеются, что для них закупят парашюты...

отлучен от авиации. Учеба, работа на Тюра-Гане (Байконуре, как его тогда называли в газетах), участие в подготовке и запусках космических кораблей, наблюдения за работой космонавтов — тогда все это казалось бесцельной тратой лет. И уж никак не мог предположить, что, когда жизнь снова сведет с авиацией, будут встречи с космонавтами, состоявшимися и будущими, причем самыми летающими из них. И где!

Любительская авиация, как мне кажется, пристанище всех непризнанных, отверженных, списанных, несостоявшихся, искренне и навсегда влюбленных в авиацию талантливых конструкторов и летчиков. Именно с ней около двадцати лет назад я связал свою судьбу. Так уж получилось, что самые именитые из летчиков-испытателей с удовольствием стали пересаживаться из кабины МиГ-29, Ту-160, «Бурана» в тесные кабинки или вообще «верхом на жердочку» творений самоделщиков. На всю жизнь запомнилось, как летчик-космонавт СССР Игорь Волк принимал у меня экзамен на пилота-любителя. На М-3 уже после первого полета, поняв, что сегодня я не сломаю самолет на посадке, он сказал: «А ну-ка, дай я...»

Я далек от мысли, что он хотел показать, как нужно все делать на самом деле (хотя, дай мне бог, хоть на одну сотую научиться тому, что я увидел), нет, было видно, что в нем сразу же пробудился профессиональный интерес к этим, не всегда изящным, зачастую маломощным, сделанным, как правило, не специалистами, машинам.

Начиная со второго Всесоюзного смотра-конкурса любительских конструкций, без участия летчиков-испытателей мы не обходились. Союз любителей и профессионалов высшего класса укреплялся. Расширялась его география за счет проведения всесоюзных и региональных слетов, испытаний самоделных аппаратов. Многим летчикам-испытателям в знак признания их заслуг были вручены Федерацией любителей авиации СССР (да, любители, наконец, создали свою организацию) свидетельства пилотов-любителей СССР.

Как-то полшутя я заметил Игорю Петровичу, что о полной взаимности нам пока остается только мечтать. Он вопросительно посмотрел на меня. Я сказал, что они, испытатели, о самоделщиках знают все, не говоря уже о том, что летают на наших единственных экземплярах машин, в которые конструкторы вложили часть своей жизни и весь жар нерастроченной души, в то время, как мы, любители, о работе испытателей имеем не всегда ясные знания.

Вот так я попал с ним и Юрием Шеффером в полет на Камчатку на летающей лаборатории, сделанной на базе Ил-62. Конечно, нашлось и общее дело: на Камчатке организовывалось одно из региональных подразделений ФЛА СССР. Надо было ознакомиться с обстановкой у любителей на самых дальних наших берегах, помочь камчатским коллегам.

Внешне наш Ил, как Ил. Но поднявшись на борт, увидел, что это самолет-исследователь. Его экипаж в будничной обстановке — молодые веселые парни — здесь сосредоточен, четко выполняет свои обязанности по подготовке к полету. Каждая секунда на счету. Пассажирских кресел оставлено минимум. Остальное место занято специальными столами с аппаратурой. В переднем салоне установлена ЭВМ. Одна из основных задач полета — исследование влияния смены часовых поясов в длительном полете на пилота, его психофизиологические реакции. Это нужно испытателям и будущим пилотам космических лайнеров.

Шеффер занимает командирское кресло. Запускаются двигатели. Разбег, и наш самолет отрывается от бетонки аэродрома.

Скоро стало совсем темно. Вокруг были звезды. Внизу появились огни факелов, которые я наблюдал в течение нескольких часов полета. Нефте- и газопромыслы, увы, подогревают «белый свет».

Экипаж работал. Игоря Волка можно было видеть и в пилотской в правом кресле, и рядом с пультом бортинженера, и за экраном дисплея, и беседующим с кем-либо из экипажа.

При ближайшем знакомстве с работой испытателей бросается в глаза их стремление к универсальности, овладению другими специальностями. Так, например, инженер Виктор Яблочко действует со спецаппаратурой, управляется с видео-, фото- и киносъемками, и уж совсем неожиданно было увидеть его за производством штурманских расчетов, с линейкой, таблицами, картами.

Посадка на заправку в Хабаровске, и снова я вспомнил факелы внизу, потому что с горючим оказалась «напряженка».

И вот самолет заруливает после полета на стоянку.

Любопытно наблюдать, как Юрий Шеффер управляется с маленьким штурвальчиком, предназначенным для руления. Этот миниатюрный штурвал на Ил-62 — удивительная деталь: когда мы спустились по трапу, я увидел, что передняя нога стоит точно по желтой полосе.

Экипажу предстоял отдых. Президенту ФЛА СССР Волку и мне предстояло решать свои дела. Да, география наша за последнее время значительно расширилась. Есть подразделения в Прибалтике, в Средней Азии, на Украине, Дальнем Востоке, в Якутии, других местах. И вот теперь Камчатка.

Прямо около входа в маленькую гостиничку, служащую приютом экипажу, нашли великолепный гриб, около ворот — еще один. В реках, оказывается, водится рыба, в лесах — зверье, хотя и здесь цивилизация дает о себе знать. И самое главное, поразительно прозрачный воздух, который утром и вечером пьянит своей свежестью. Бассейны с термальными водами с температурой свыше 40 °С. Экзотики хватает, особенно для непосвященных.

На следующий после прилета день встретились с местными энтузиастами малой авиации, и снова перед нами возникли все проблемы, стоящие перед федерацией. Да, действительно, организация создана. Она имеет свыше семидесяти подразделений. Создается инфраструктура, отрабатываются вопросы связи, взаимодействия с центром. Но делается все крайне медленно, нерешительно. Нет принятой всеми заинтересованными сторонами концепции создания и развития авиации подобного рода. Зарубежные аналоги вряд ли нам подойдут. Нужно создавать нечто свое. Несколько вариантов этой концепции существует. Но нет еще одной сверхважной детальки — команды, которая будет принимать и проводить это в жизнь.

Время наглядно продемонстрировало несостоятельность и нежизненность того демократического подхода, который избрала учредительная конференция. Избранный президиум ФЛА СССР оказался мертворожденным. Некоторых, входящих в его состав, мы лицезрели в первый и последний раз. Другие хотели «видеть» прежде всего себя в малой авиации, а уж потом ее.

Из наших учредителей, а их было пять, только два (Минавиапром СССР и ЦК ВЛКСМ) оказались родителями на деле, поэтому с самого начала федерация была вынуждена искать способы зарабатывать средства. К сожалению, наши возможности максимально урезаны действующим законодательством, особенно Воздушным кодексом Союза ССР.

Направления деятельности вновь созданной организации тоже оставляют желать лучшего. Уже почти всем ясно, что Всесоюзные слеты (особенно ярким примером является Рижский) затрат требуют больших, а пользы и удовлетворения приносят мало.

Об удовлетворении разговор особый. Критерии, по которым выносились оценки, для многих были, мягко говоря, непонятны. В результате приз мог получить самолет, который везде возят в «мешке». А тот, который всегда приходит сам, как это и положено гордому творению рук человеческих — аэроплану, мог остаться замеченным лишь зрителями.

Федерацию мало еще знают как летающую организацию. И когда летчики федерации (по двое на борту) в зимних условиях перегнали легкие самолеты Як-18Т из Челябинска в Мирный и Благовещенск, пройдя тысячи километров без сопровождения, без какой-либо специальной подготовки, мне сказали, что это безрассудство. Я был вынужден ответить, что это — норма, уверенность в мастерстве и подготовке материальной части, постановке нашего дела. Это будущее федерации, как бы она потом ни называлась.

Таковыми оказались мои камчатские мысли после того, как с испытательских высот мы спустились на высоту птичьего полета.

И, конечно, представляю наших самых восточных коллег, которые создают здесь три организации. Основные «закоперщики» — Кушнаренко, Волков, Забилов, Коваленков. Организационного единства пока нет, хотя сам регион обещает в этом плане много связующего. В первую очередь — полеты на хозрасчете. Ведь малая авиация на Камчатке — просто находка для любого ее жителя, особенно отдаленных поселков. ФЛА СССР предоставила любителям три Як-18. У Кушнаренко есть мотодельтаплан. Булат Забилов, летчик МГА, рисует перспективы: патрульные полеты на рыбном хозяйстве, полеты для связи... Не до всего у Аэрофлота доходят руки. И без конкурентов ему явно скучновато.

Мы профессионально общаемся. Исторический момент зафиксирован: ФЛА СССР «завоевала» уже девять часовых поясов и полную взаимность у испытателей. Жаль, что это никак не сняло наших проблем.

«ТЕЛЕГА ВПЕРЕДИ ЛОШАДИ»!



В Москве впервые в мире прошла выставка авиадвигателей. Она сняла завесу секретности с разработчиков и изготовителей. Конечно, все знали, где какие ОКБ и заводы находятся, но делали вид, что это им неизвестно. На выставке были представлены подробные сведения о разработках нашего времени в области гражданских и военных авиационных двигателей. Практически все, а многие из них были представлены в разрезе, на всеобщем обозрении — впервые.

Вот что сообщил читателям журнал «Flight International»: «Если США представляет собой общество, живущее под девизом «могу сделать», то Советский Союз быстро становится обществом типа «да, конечно!» Представители советской авиакосмической промышленности широко применяют это выражение. Это показатель советской решимости покончить с десятилетиями самоизоляции и стать партнером в программах международного индустриального сотрудничества. Выставка была предназначена для того, чтобы произвести впечатление на скептически настроенных западных специалистов техническим уровнем советских авиадвигателей и возбудить интерес к партнерству у приглашенных представителей западных фирм. Выставка явилась сенсацией не только потому, что на ней были представлены ранее не показывавшиеся двигатели, их агрегаты и системы автоматизированного проектирования, но и потому, как она была организована. Стенды были информативными, а дававшие пояснения специалисты свободно говорили по-английски, знали все об экспонатах и весьма охотно делились своими знаниями. Советский маркетинг сделал скачок вперед».

Наш корреспондент Лев Берне беседует с председателем оргкомитета выставки заместителем министра авиационной промышленности СССР Виктором Михайловичем Чуйко.

Корр: Как появилась идея выставки?

В. Ч.: В августе прошлого года на Ходынке была проведена первая авиационная выставка. Там демонстрировался всего один двигатель семейства АЛ: АЛ-31Ф. Когда обсуждали результаты выставки, было отмечено, что этот экспонат вызвал к себе очень большой интерес. Идея сделать выставку авиадвигателей родилась ранее. Договорились насчет павильона. Сначала думали взять часть павильона 2000 м², потом — 4000 м², а в результате взяли весь павильон ВДНХ с площадью 6000 м²... Предприятия выставили все, что у них было лучшего. Предложили создать исторический отдел. Нам удалось найти интересные экземпляры поршневого двигателей, первых реактивных.

На что сразу обращаю внимание: исторический раздел во все дни выставки

вызывал всеобщее внимание, особенно у молодежи и ветеранов. Все экскурсии начинались с этого раздела, и на него тратилось у посетителей много времени. Для нас будущее ясно: история, видимо, всех интересует.

Корр.: Хочу сделать замечание. К сожалению, плакаты как раз по историческому разделу были бедны информацией. В них было мало материалов даже по основным данным.

В. Ч.: Мы, откровенно говоря, такой большой интерес к истории ожидали, но не успели многое подготовить. Так, например, до последнего дня искали экспонаты. К сожалению, очень многие из бывшего музея ЦИАМа (и МАИ) были уничтожены. Теперь на базе найденных материалов хотим развивать этот раздел и в будущем создать музей истории авиадвигателей — может, даже передвижной. Есть идея такой музей «возить» за рубеж. Тут и завоевание престижа, и заработок валюты...

И все-таки, было много интересного в экспозиции. Мы показали фотографии самолетов Сикорского, и когда вместе с делегацией фирмы Пратт энд Уитни из Хартфорда приехал сын конструктора — Сергей Сикорский, то на глазах у него были слезы при виде их.

В одном из разделов было последовательно показано развитие нашего отечественного моторостроения: от маленького по нашим теперешним понятиям ротативного двигателя «Гном-Рон», который был изготовлен на заводе, ныне носящем название «Салют», и до красавца-двигателя ПС-90А, с которого и начиналась экспозиция современных двигателей. В историческом разделе же были представлены материалы о наших выдающихся ученых-конструкторах... Да, раньше, когда не было ЭВМ, когда все приходилось считать на логарифмической линейке, в основном красота конструкции определялась талантом и интуицией автора.

В начале экспозиции представлялись разработки ученых Центрального института авиационного моторостроения имени Баранова, ученых Научно-исследовательского института технологии авиационных двигателей, Института авиационных материалов, Института легких сплавов, нашего института экономики. Все экспонаты располагались так, что по ним можно было бы провести беседу и даже заключить договор или контракт. Поэтому институты выставили новинки своих научных разработок: расчетные методы, методы исследований, измерительная техника, технологические методы, оборудование, материалы, экономические взаимоотношения в двигателестроении.

Корр.: Что выставили наши ОКБ?

В. Ч.: В первую очередь опытные конструкторские разработки, методы проектирования, расчета, «свои» основные двигатели, некоторые элементы техноло-

гий. Последнее вызывало большой интерес не только у работников родственных предприятий, но и у представителей общемашиностроительных отраслей, которые, видя, как изготовлены отдельные детали двигателей, естественно, интересовались, а как это можно сделать. Тут же получали ответы на эти вопросы и могли даже посмотреть на станки и оснастку, на которых все делается.

Серийные заводы выставили основные изделия и товары народного потребления. Были представлены в большом количестве специальные станки производства отрасли. Все — действующие. Товары народного потребления — мотоблоки, мотокультиваторы, снегоходы, различное сельхозоборудование.

Большой раздел представило ОКБ Николая Дмитриевича Кузнецова. В широком диапазоне представлялись наши двигатели для применения в народном хозяйстве: для привода газоперекачивающих насосов, для энергетических целей. Академик Кузнецов — пионер и патриарх этого чрезвычайно нужного дела — занимается этой темой уже не один десяток лет, и у него накоплен богатейший опыт. Там же был очень интересно представлен в разрезанном виде двигатель нашего аэробуса Ил-86 — двигатель НК-86...

Большой раздел представили запорожцы: и ОКБ, и завод. Кстати, вымпел, который их представлял, на одной стороне имел символику ОКБ, а на другой — символику Моторного объединения. В какой-то степени это признак перехода к более высокой степени организации, связанной с переходом на рыночную экономику. Вся выставка в целом показала: Советский Союз обладает любым типом двигателей, которые необходимы для современных летательных аппаратов — пассажирской, боевой авиации. Причем надо сказать, что наши двигатели не уступают зарубежным по основным параметрам. В то же время, если взять двигатели, которые установлены на МиГ-29 — двигатель РД-33 — и на Су-27 — двигатель АЛ-31, то они помимо всего отлично работают в режимах полета

«колокол» или «кобра Пугачева», когда движения самолета совершенно меняются (а при «колоколе» он даже движется хвостом вниз), и условия воздушного потока на входе в двигатель становятся очень неблагоприятными. Это качество наших двигателей Сергей Сикорский отметил как выдающееся достижение.

ОКБ показали двигатели большой тяги и большой двухконтурности. Это двигатель Д-18Т, который успешно эксплуатируется на самолетах «Руслан» Ан-124 и «Мрия» Ан-225, и двигатель ПС-90А для самолета Ил-96 — его сейчас запускают в серийное производство. Вся эта экспозиция заканчивалась двигателем Р-27В-300 для самолета Як-38 вертикального взлета и посадки и гаммой малогабаритных двигателей.

Корр.: Кто из участников представил лучшую экспозицию?

В. Ч.: Были определены призеры выставки. Дипломами отмечены Ленинградское научно-производственное объединение имени Климова, Машиностроительное производственное объединение имени Чернышова, Куйбышевское научно-производственное объединение «Труд», Запорожское конструкторское бюро «Прогресс» и Запорожское производственное моторостроительное объединение «Моторостроитель», два объединения из Перми: Опытное конструкторское бюро и Пермское машиностроительное объединение «Моторостроитель».

Выдан диплом за привлечение наибольшего количества иностранных партнеров, и здесь первенствовали ленинградцы.

Корр.: Виктор Михайлович, кто посетил выставку? Какую она принесла конкретную пользу?

В. Ч.: Более ста тысяч советских людей посетило выставку. Было много иностранных делегаций. Только зарегистрированных — 105. Цель посещения — познавательная, и это понятно: нас за рубежом не знают. МАП много критиковали за малые масштабы сотрудничества, малое количество контрактов. Но надо иметь в виду, что заниматься авиационным производством очень дорого. И деловые контакты поэтому могут быть у партнеров, когда они хорошо знают друг друга. И вот в этой части свою задачу, на мой взгляд, выставка выполнила полностью. Мы подписали протоколы о сотрудничестве с такими известными фирмами, как Роллс Ройс (Англия), с фирмой Снекма (Франция) — специальное соглашение, с фирмой Турбомека (Франция), Джeneral Электрик (США). Проведены переговоры с нашими давними друзьями из Праги. Очень много пришло представителей из иностранных торгпредств. Подписанные протоколы уже получили дальнейшее развитие во время выставки в Ганновере (ФРГ). Нашу выставку посетили три заместителя Председателя Совета Министров СССР. Все они были удовлетворены выставкой, высказали предложения, как двигателям укреплять связь с наукой и машиностроением.

Прибывали целые делегации моторных заводов по 20—30 человек и буквально изучали, что делается на других предприятиях, знакомились с людьми, завязывали творческие связи.

Корр.: У меня в блокноте еще одно замечание. Мы пока не умеем оцени-

вать степень интереса к отдельным вопросам, освещенным на выставке, привлекать к трудному делу молодежь. Например, некоторые экскурсии пострадали от академичности, о конференции, посвященной истории авиадвигателей, никакой предварительной информации не было...

В беседу включается генеральный директор выставки «Авиадвигателестроение-90» Абай Сергеевич Маурин.

А. М.: Да, мы фактически приглашений не посылали, и поэтому число участников было небольшим.

В выставке впервые (все впервые) приняли участие (и активное) агрегатчики — создатели различных систем авиадвигателей (главным образом, систем управления). И тут я бы хотел отметить большую работу, которую провел главный конструктор московского агрегатного конструкторского бюро ОКБ «Темп» — Виктор Иванович Зозулов. Хотя этот раздел находился в конце выставки («на задворках»), он вызвал большой интерес и стал для многих неожиданным: очень сложные системы, технология изготовления элементов...

Во время выставки мы проводили дни предприятий, чтобы они могли себя полнее представить. Хорошо этим воспользовалось Московское моторостроительное производственное объединение «Салют» — генеральный директор Георгий Константинович Язов и главный инженер Крылов. Они привезли и учащих подшефных школ, ПТУ, ветеранов. В конференц-зале прошла встреча с руководством завода, конструкторами...

Интересно провели свой день запорожцы: с выдумкой и истинно украинским юмором. Хорошо показали себя ленинградцы — ЛНПО имени Климова, Казанское моторостроительное производственное объединение, которое представило здесь печь для выпечки кондитерских изделий, в «свой» день выпекло больше тонны кондитерской продукции (булочки и пирожки) и бесплатно угощало посетите-

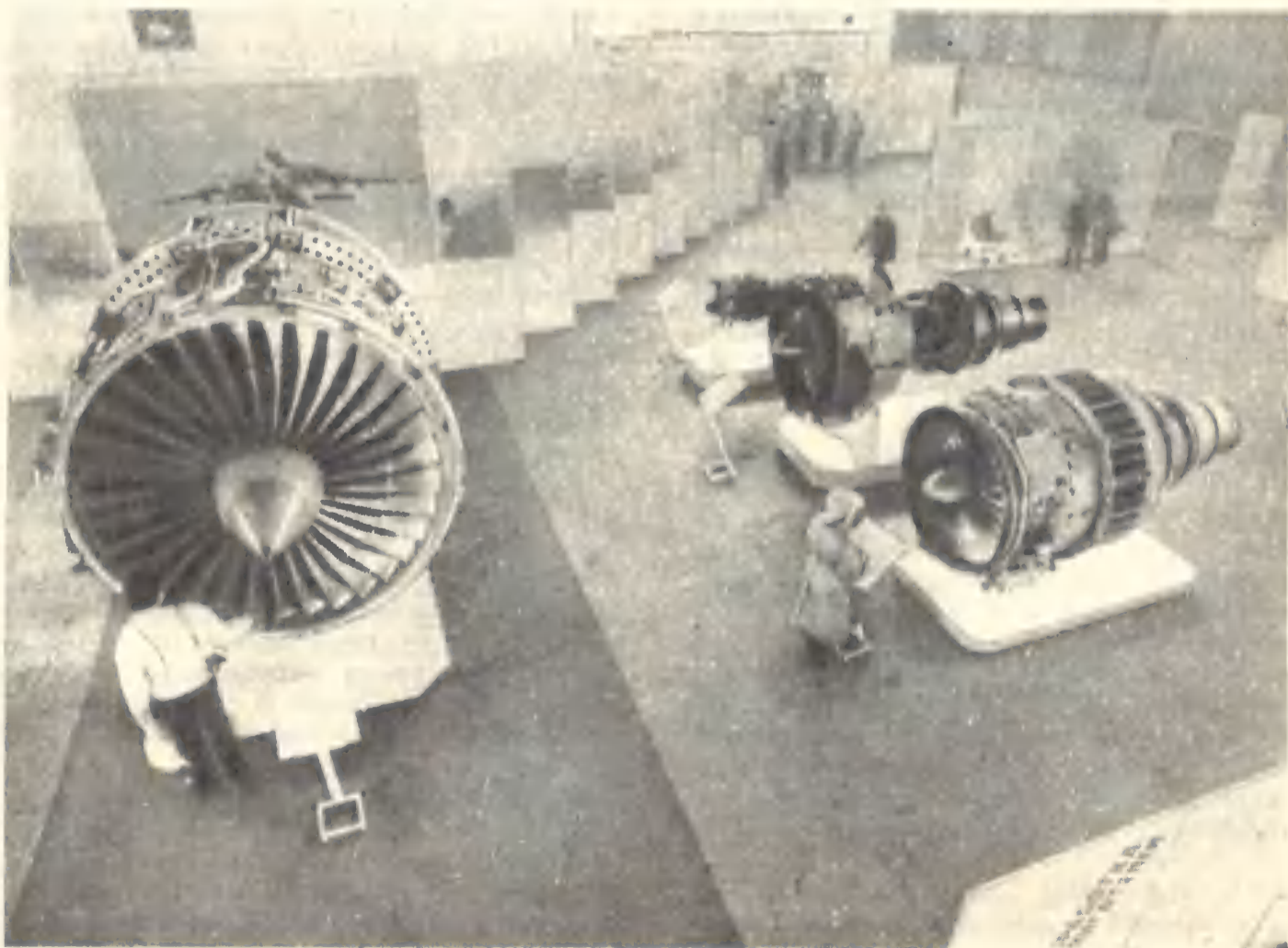
лей выставки. В этот день на выставке был кондитерский приятный аромат... Так что учимся влиять на чувства людей. А критику принимаем.

В. Ч.: Люди увидели многое, о чем раньше и не подозревали. Кроме того, сразу было сделано много полезного. Так, например, Министерство угольной промышленности дало срочный заказ на приобретение агрегатов для тушения пожаров в шахтах. Это уникальная установка, которая позволяет потушить пожар в шахте в течение суток (вместо нескольких недель).

Мы посчитали необходимым показать всем оптимальное направление нашей конверсии. И тут я должен сказать, что если применять наши знания, нашу квалификацию по первым двум направлениям (двигатели для гражданской авиации и газотурбинные приводы), то государство выиграет в десять раз больше, чем по остальным направлениям.

Корр.: Виктор Михайлович, опять-таки производство двигателей для малой авиации, спортивной, СЛА, наконец вообще для малых транспортных средств — это ведь тоже выгодный тип конверсии. Почему же авиационная промышленность так слабо работает в этом направлении?

В. Ч.: Конечно, это самое выгодное направление конверсии. Если производство двигателей для гражданской авиации в этом году увеличивается на 9%, то производство товаров народного потребления запланировано увеличить на 60%, машин для легкой промышленности — на 133%, для пищевой — более чем на 200%. Поэтому наши все мощности загружены полностью, и их даже не хватает. Конечно, повторяю, было бы выгоднее продать за рубеж двигатели, а на эти деньги купить и оборудование, и товары народного потребления. Сейчас мы все эти товары народного потребления делаем довольно дорого, нас критикуют, ведь продавать должны по низким ценам.



Но надеемся, что с развитием рыночной экономики все встанет на свои места, и цены на технически сложные механизмы, например, мотоблоки, мотокультиваторы, станут приемлемыми. В целом по стране с двигателями проблема. Электродвигателей не хватает, и из-за этого не делаются стиральные машины, пылесосы, холодильники. Поршневых, газотурбинных двигателей тоже не хватает. Причина, на мой взгляд, в том, что эта технически сложная продукция производится и развивается исходя из остаточного принципа. Возьмите автомобильные заводы — там цеха по производству двигателей, а не отдельные заводы. В авиационной промышленности в первую очередь тоже делают сначала самолеты. И вот что получается: телега впереди лошади. Оттого и авиаспортсмены страдают... Пора переапрягать — это точно!

Корр.: Двигатели малой размерности, судя по выставке, тоже не в почете!

А. М.: Двигатели малой размерности все-таки были представлены в разных разделах. Так, «Сатурн» показал дизель мощностью 6 л. с. На Казанском стенде — двигатель, сделанный кооперативом. Гене-

ральный директор, если будут заявки, согласен его производить.

Корр.: Вот это — «будут заявки» — образует замкнутый порочный круг. Кто должен подавать заявки? Тысячи любителей ждут двигателей, а их нет!

В. Ч.: Мне ответить на этот вопрос трудно. Может быть, ДОСААФ СССР или ФЛА СССР подадут заявки? Кстати, о воронежских двигателях М-18, М-18-1, М-18-2. Это хорошие двигатели, но только в этом году закончат их доводку и приступят к сертификации. Когда будут для нас ясны заказчики и количество продукции, мы готовы приступить к серийному изготовлению. Предупреждая очередной острый вопрос, скажу, что были у нас представлены и микродвигатели, которые делают, увы, в небольших количествах ленинградцы.

Корр.: Не считаете ли вы возможным в будущем представить на выставке двигатели производства самодельных «фирм» и конструкторов!

А. М.: Это было бы очень интересно, и на будущую выставку — а я думаю, что она состоится — мы обязательно пригласим любителей авиации — само-

дельщиков, спортсменов. Это был бы целый самостоятельный раздел. Кстати, интерес к этой выставке со стороны самоделщиков был очень большой: мы это ощущали по количеству телефонных звонков со всей страны. Вопросы были такие: у вас на выставке представлены двигатели для СЛА — где их можно приобрести?

Корр.: К сожалению, это мы видим и по почте наших читателей: промышленность, несмотря на очень хорошие решения, практически ничего для СЛА не дает.

К слову сказать, объявленный многими организациями конкурс на авиадвигатели для СЛА фактически провален: организаторы конкурса, вернее, те, кто широко вещательно его объявил, так и не смогли подвести итоги...

В. Ч.: Выслушивать это горько, заострить внимание на проблеме необходимо. Очередной раз что-то обещать, оправдываться, пояснять? Нет, я обращаюсь ко всем специалистам, производственникам, любителям авиации, к виновникам проваленного конкурса: товарищи, слово все-таки за нами.

«СТЕНД-БЮЛЛЕТЕНЬ». ОБМЕН-ПОКУПКА. ОБЪЯВЛЕНИЯ

ПРЕДЛАГАЮ	ТРЕБУЕТСЯ	АДРЕС
415, 212, 217, Ту-104	Ми-1-8, Ка-26-32, Як-7, Ла-11, Ли-2, Су-7 и др.	364059, г. Грозный, ул. Жигулевская, 10-35, Сивягину А. В.
НАСА-43012-А, Ту-104	МиГ-3 (ФРОГ), 402, МиГ-21МФ (1:48), 197, АВИА ВН-3	361500, КБАССР, Баксанский р-н, г. Баксан, ул. Ленина, 61-70, Асланову С. Х.
182, 203, 204, 214, 273, 291, 256, 258 и др.	262, Вулкан, Ф-104, Ф2105, А-7	235308, Литовская ССР, г. Паневежис, ул. Рамигалос, 37-13, Трипольский С. В.
262, 182, МиГ-21, Як-40, Ту-134	333, Комета-4, МиГ-19, Ил-18, Ту-114	231306, Гродненская обл. Лидский р-н, г. п. Березовка, Чкалова, 13 Невич Н. Е.
266, 415, 258, 273	154, 171, 209, Р-40	322570, Днепропетровская обл., г. Верхне- днепровск, Днепровская, 53-5 Кучерук В. И.
214, 200, 415, 199, 258, 273, 193, 203 и др.	Ту-114-104-2-154, Ан-2-12, Ил-18, Л-60 и др.	310016, Харьков, Днепропетровская, 90, Ушанов С. В.
176, 214, 154, 168, 200, 209, 171, 232, Р-40	Б-25, 240, 162, 190	468320, Кзыл-Ординская г. Ленинск, Янгеля, 18а-63, Лелейкину В. В.
258, 320, 166, 266, 273, 256, Боинг 707 и др.	415, 196, 197, 171, Як-1-3, ЛаГГ-3, Ла-5 и др.	343710, Донецкая обл., г. Зугрэг, Корниенко, 7-125, Кушир Н. Л.
233	196, 214, 243	392000, Запорожская обл, г. Пологи, ул. К. Маркса, 522-27, Зварыч С. С.
Модели самолетов	Модели самолетов	480072, Алма-Ата, ул. Шагобутдинова, 169-5, Ливинцев Ю.
Ф-14 (Эйрфикс), А-7Д (Мэмчбокс), Ф. 4ЭС (Фьюджими)	Су-2, Як-4- ЛаГГ-3, 325, 240, 172, 395 и др.	195253, Ленинград, пр. Энергетиков, д. 40, к. 1, кв. 70. Мальков А. А.
1/48 Зеро, Спитфайр МК 9, 1/72 (КР) С-3А, Ил-10, 176, 203, 273 и др.	Боинги, вертолеты США, Канады, Англии, Фрг, Италии, Японии	163056, г. Архангельск-56, в/ч 64262-ЮЯ, Васильеву А. В.
Б-17Е, Ф-100-101, Ми-24, Хе-111, Ю-87, 405	1/72-1/144 Б-58, Б-36, Ф-80-100-105-8, Ка-25 и др.	325013, г. Херсон, ул. Московская, 42-119, Офицеров А. С.
200, 233, 212, 166, Янтарь-Стандарт	Ту-2, В-25, Су-2, А-129, ФВ-190Д, Ме-109Е, ПЗЛ-11, ПЗЛ «Карась» и др.	226045, Рига, ул. Ганибу-Дамбис, 17-19, Яковлев А. Г.
	415, 404, 407, Б-17, 273, Ил-18, Ан-2 и др.	424007, МАССР, г. Йошкар-Ола, ул. Баумана, 91-5, Сучков А. В.

Дорогие ребята! Тем из вас, кто занимается ракетомодельным спортом, мастер Крылышкин предлагает изготовить очень интересную модель. Разработана она на станции юных техников (СЮТ) города Бреста и довольно проста по конструкции.

По новым правилам модели ракет класса S-3, S-6 должны иметь корпус диаметром не менее 30 миллиметров и длину 350 миллиметров. Наша ракета полностью соответствует новым правилам по ракетомодельному спорту. Сделана она полностью из бумаги и составила серьезную конкуренцию пластиковым моделям. Об этом говорит 3-е место на Республиканских соревнованиях школьников, занятое командой СЮТ.

Для изготовления моделей ракет подготовьте картонные шаблоны (они даны на чертеже в масштабе 1:1) корпуса, донной части ракеты, обтекателя и стабилизатора. Нанизав шаблоны на прочную нить, как бусы, свяжите их вместе. Так они не потеряются и всегда будут под руками.

В работе нам потребуется чертежная бумага, плотный тонкий картон (лучше электрокартон толщиной 0,5 мм), клей ПВА или «Феникс», ножницы.

Изготовление модели начнем с корпуса. Вырезав по шаблону выкройку корпуса 2 (рис. 1), протянем ее о край

стола несколько раз. Бумага примет форму цилиндра. Смажем место склейки. Подождав, пока клей слегка подсохнет, склеиваем заготовку. Теперь на торце трубки делаем надрезы. Они нужны нам для стыковки с донной частью модели 3, которая изготавливается аналогично корпусу.

Обтекатель проще склеить, если согнуть место склейки. В него вставляется картонное кольцо высотой 15 мм. Оно должно плотно входить в корпус ракеты 2.

Стабилизаторы (4 штуки) вырезают из электрокартона. Для лучшей склейки торцы стабилизаторов следует распушить крупной наждачной шкуркой и приклеить к ракете.

Центрирующее кольцо для двигателя изготавливается из полоски картона 3—4 мм, намотанной на двигатель. Сделав кольцо, вклеиваем его в донную часть ракеты.

Таким образом мы без применения оправки сделали ракету.

Оснастка модели представляет собой фал из нитки № 10, сложенной в 3 раза. Длина фала — 70—80 мм. Он соединяет обтекатель с корпусом ракеты. В верхней части к фалу крепится парашют диаметром 500—600 мм из лавсановой пленки. Укладка парашюта ведется в следующей последовательности. Сначала, держа купол парашюта за верхушку,

натягиваем стропы и складываем их змейкой в купол, оставляя только маленький кончик. Затем парашют скручивается вдоль и перегибается пополам (см. рис. 2).

Особо хочется обратить внимание на пыж. Деталь маленькая, но очень ответственная. По предложению чемпиона Союза в классе B 3A Эдуарда Романова из города Витебска, пыжи изготавливаются из уплотнительного поролона, который применяется строителями при постройке блочных домов. Пыж формируется пластиковой трубкой, равной диаметру корпуса ракеты. Благодаря таким пыжам мы избавились от прогара куполов и лент.

Парашют имеет 16 строп. Нить хлопчатобумажная № 80.

У двигателя замедление составляет 5—6 секунд. Фиксируется он в корпусе за счет резины, протянутой вдоль корпуса двигателя.

Если ракеты выпускать серийно, то для точной сборки корпуса лучше всего сделать оправку из дерева или металла. Центрирующие шайбы тоже можно делать из дерева, используя для этого специальный резец (рис. 3). Толщина деревянной заготовки — 3—4 миллиметра.

Мастер Крылышкин и руководитель ракетомодельного кружка Брестской областной СЮТ Юрий Осинченко.

Продолжение. Начало см. на стр. 5.

Финальные бои, как правило, бывают самыми интересными и зрелищными. Не стал исключением и Кубок Ленинграда. В решающем поединке встретились чемпион мира из Свердловска Борис Фаизов и чемпион СССР минчанин И. Жолноркевич. В течение почти полутора минут минчанин уходит от атак чемпиона мира, показывая при этом захватывающие фигуры высшего пилотажа. Но разве возможно уйти от такого мастера, как Фаизов! И еще через минуту судьба зафиксировала три четких отрубав в его пользу.

Итак, мастер спорта международного класса Борис Фаизов стал обладателем Кубка Ленинграда по моделям воздушного боя. Игорь Жолноркевич занял соответственно второе место. На третью ступеньку пьедестала поднялся спортсмен из Ленинграда Игорь Астратов. Он же был признан и лучшим пилотом соревнований.

Редко соревнования по воздушному бою обходятся без сенсаций. Одну из них в этот раз преподнес молодой ленинградский пилот Андрей Беляев. В бою с бронзовым призером чемпионата мира датчанином Шоу Бьярне он сделал пять отрубав ленты. Такой результативности и асы могут позавидовать. Случайность? Возможно, но этот спортсмен недавно стал чемпионом Ленинграда среди юношей. Так что у него все впереди.

Но если Андрей Беляев еще мало известен в авиамодельном спорте, то имя его однофамильца Вячеслава Беляева хорошо знакомо любителям воздушного боя не только в нашей стране, но и за рубежом. Трехкратный чемпион Европы, мастер спорта международного класса хотя и не блеснул на нынешнем Кубке Ленинграда, но бои с его участием доставили, бесспорно, немало удовольствия зрителям.

А вот тринадцатилетний Сергей Беляев в такого рода соревнованиях участвовал впервые. Нелегко начинающим воевать с профессионалами, но если есть желание, терпение и немножко везения, то можно и потягаться с мастерами. И Сергей, держа равнение на отца, с достоинством выдержал свой первый экзамен. 40-е место из 82 — это, безусловно, успех.

«Трио Беляевых», как окрестили спортсменов журналисты, стало «изюминкой» соревнований. Но выступление ленинградских спортсменов в целом, увы, никак нельзя назвать успехом. Ни один из них не попал в число призеров. Только С. Гусев сумел занять в личном зачете седьмое место. Так что и родные стены не всегда помогают.

Не только делиться спортивным опытом съехались в Ленинград спортсмены-авиамodelисты. Были и культур-

ные программы: экскурсии по городу, посещение музеев, да и просто дружеское общение.

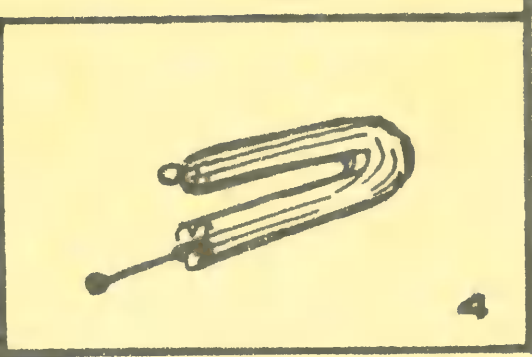
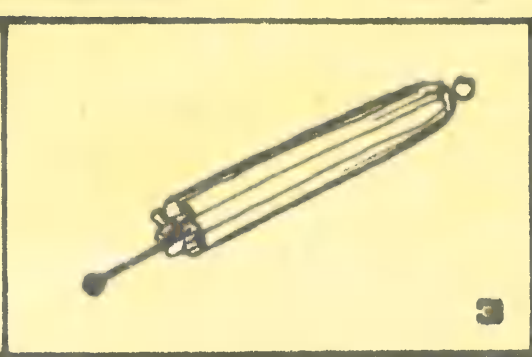
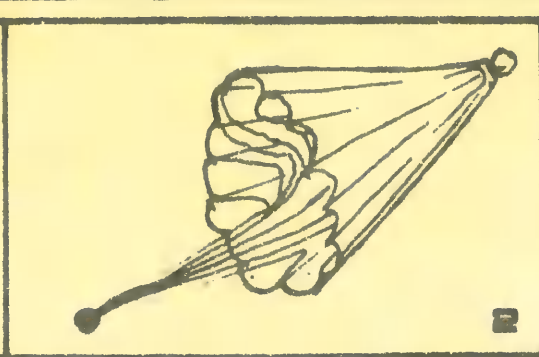
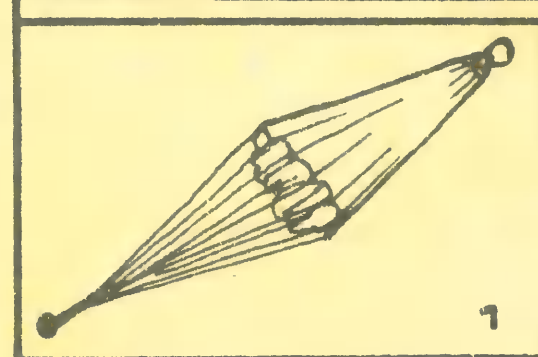
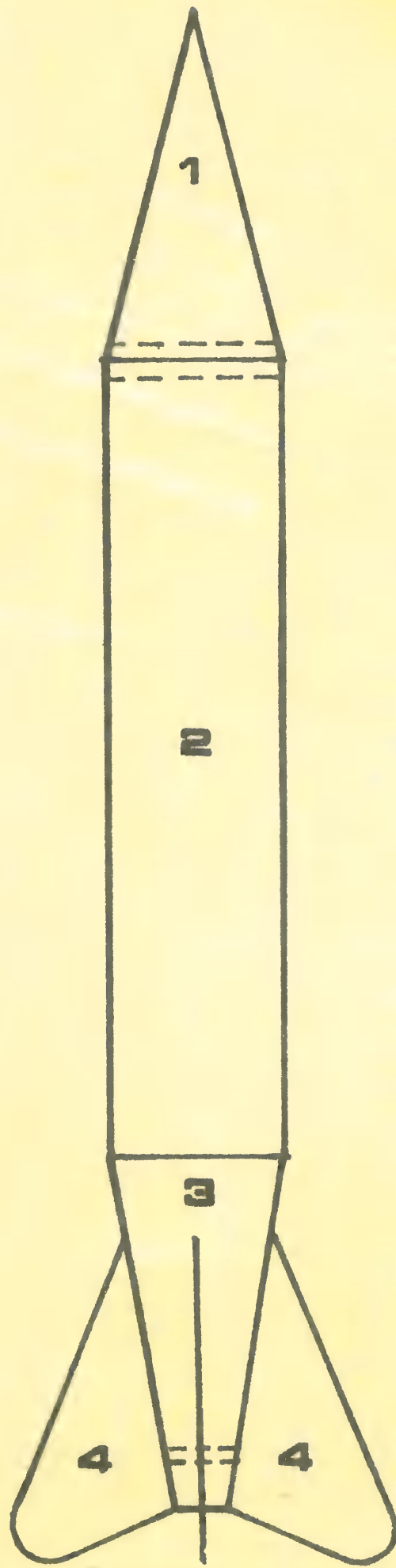
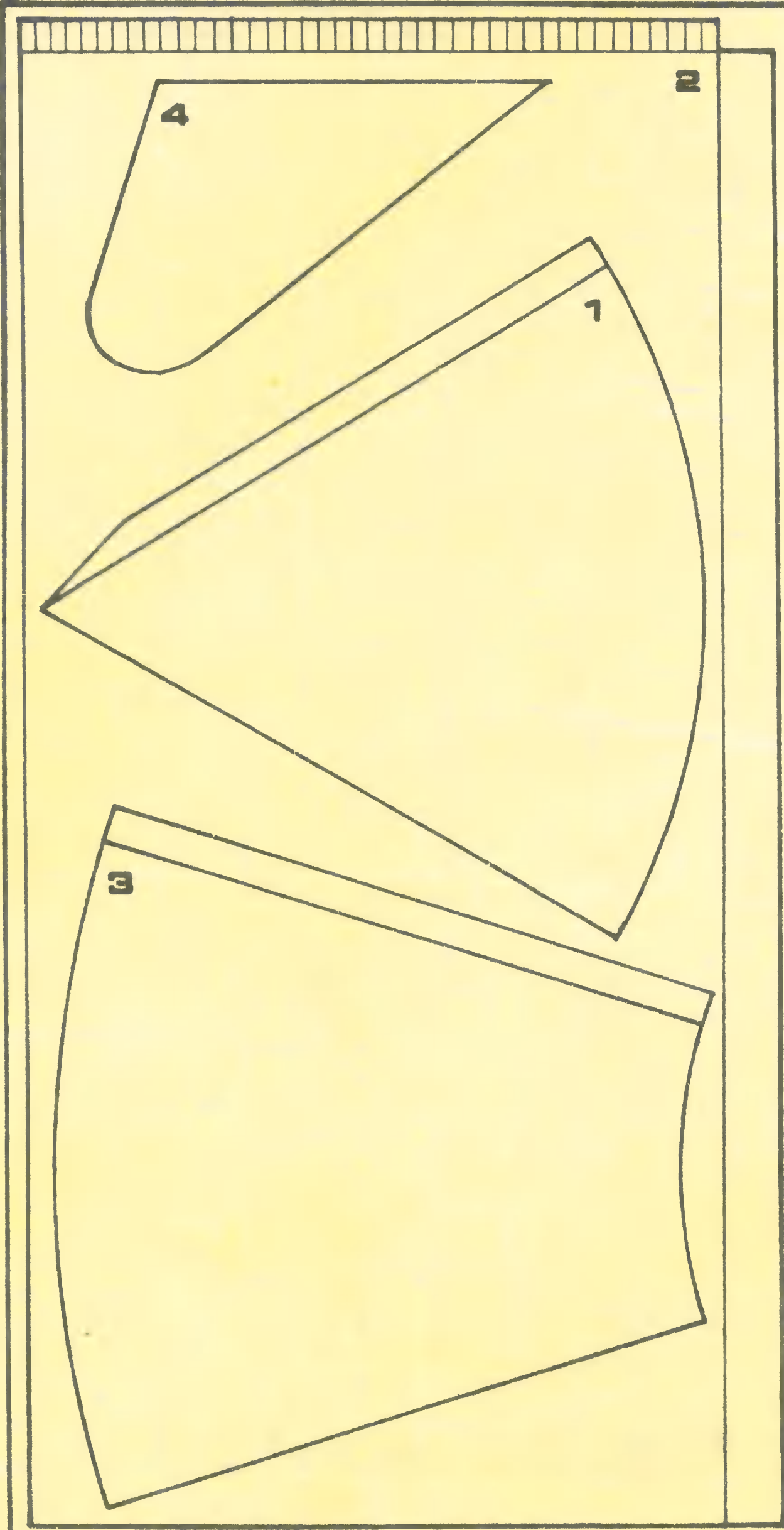
Хочу сказать несколько слов о спонсорах соревнований, которые помогли организовать и провести этот великолепный по зрелищности спортивный праздник. Это ленинградская фирма спортивной техники и электронных систем «СТЭЛС» и Ленинградское судостроительное объединение «Алмаз».

— Наше предприятие не задавалось целью сделать саморекламу, — сказал коммерческий директор «Алмаза» Л. Грабовец. — Мы напрямую заинтересованы в развитии авиамоделизма как в объединении, так и в городе.

И это не просто слова. На ЛСО «Алмаз» создан свой спортивно-технический клуб, основным видом спорта в котором является авиамодельный. И вчерашние школьники, пришедшие работать на это предприятие, имеют возможность не просто заниматься любимым видом спорта, но и принимать участие в различных соревнованиях, включая международные.

Что касается фирмы «СТЭЛС», то она выпускает микродвигатели для моделей воздушного боя. Так что, как мы видим, спонсоры были не случайными.

От редакции. Итак два рассказа. Почему они так разнятся — судить вам, читатель.



Александр СОРОКИН

ОБМАН

Есть в авиации нерушимый закон: будь честен, до конца правдив и искренен перед своим летным наставником: инструктором, тренером, командиром во всем, что касается твоих действий в воздухе. Любая попытка утаить какую-либо промашку, тем более прямое нарушение правил полетов, произвольное или вынужденное, не сейчас так впоследствии может обернуться бедой. Бывает, однако, что обходится и без тяжелых происшествий, но стоит автору скрытой предпосылки иной раз таких душевных терзаний и мук совести, что помниться будет долго. И сохранять свою поучительность несмотря на годы.

Об одном таком грехе летной молодости и решаюсь рассказать, тем более, что с отголосками его пришлось столкнуться не так давно.

На почте впереди меня невысокий тучный мужчина получает посылку, на которой крупно выведено: «Шпилеву Геннадию Николаевичу». С языка у меня тотчас сорвалось: «Шпилька!..» Толстячок недоверчиво смотрит на меня, ерошит жиденькие седые волосенки на макушке: «Елкина мама! Санька...» И вот мы уже «ручкаемся», не зная, как дальше проявлять свои чувства. Один тонкий голос остался от того живчика, «позывные» которого мало кто знал в нашей эскадрилье Грозненской авиашколы летчиков, где мы с ним учились на инструкторов первоначалок и аэроклубов. Маленького худенького проныру звали просто Шпилькой. Он и теперь такого же роста, но стал квадратным, нет, даже кубическим, выдавшая виды шевретовая куртка на нем могла бы вместить тех Шпилек штук три...

— ...потом инструкторил в аэроклубе, — неспешно рассказывает он на ходу. — На «элках» возил. Пока не подгадил мне один м... — Последовало непечатное. — Попал в группу стервец. И хоть бы тилипался кое-как, а то ведь один из первых в отряде вылетел самостоятельно. Первым зону начал. Ну и отмочил в ней: сорвался и отстрелился. Машину разбросало, а ему ни черта. Набрехал, будто с выража в непонятное попал, потерял простран-

ственную ориентировку. А с чего там попадать-то? Выразишки — тьфу! Мелкашки с креном 30. Я его дружка придавил, тот и раскололся: «бочку», оказывается, неуправляемую заломил, как на восемнадцатом, с которого к нам пришел. Врал и не морщился! До конца. Во гад... И доконал инструктора — все шишки на меня. А ты чего развеселился?

— Поистине, — говорю, — былое наше ищет нас... Выходит, отлились тебе слезы нашего Валерия Петровича. Нисходящие потоки помнишь? Даже объективный контроль пытался опровергнуть.

— Ну и память у тебя! Слезы... Чтобы наш Кузнечик да зарыдал. Смешно!

— А он невидимыми.

Махнул рукой, дескать, оставь глупости. Но лицом побурел.

Умолкли оба, перенесаясь через десятилетия назад на аэродром Катаяма, что под Грозным был. Летали мы там на поршневом Як-11. Машин в пилотаже верткая, это нам сразу продемонстрировали фронтовые асы (их тогда еще много инструкторило). В наших же руках самолет оказался строптивым: выворачивался на вертикалях, срывался даже на пикировании. Но молодежи нашей он imponировал: с виду напоминал «лавочкин» времен второй мировой...

Инструктор наш, Кузнецов, был немногим старше нас, и мы у него были первыми. По неопытности или по рассеянности он «отвалил» мне в первую самостоятельную зону четыре штопора. Два левых, два правых. В контрольном полете я пару раз вывел и решил, что владею. Поэтому-то задание не вызвало у меня сомнений. Набираю высоту над Терским хребтом и храбро сваливаю машину в левый. Со свистом завертелась! Как виток — метров пятьсот высоты долой. А я сижу себе, как на именинах, ухмыляюсь, мол, давай-давай, счас я тебя укрошу. Пора. Даю рули на вывод: правую ногу — р-раз! Крутеж кончился. Ручку в белую черту на приборной доске — два! «Як» отвесно понесся к земле. Все, как по нотам. Складчатый отрог

горы летит навстречу, торопит с выводом из пикирования. Тяну. А самолет вдруг кидается вправо! Парю левой ногой. А он — влево! И пошло: успеваю только ногами дрыгать. Машин мечется. Впечатление такое — неуправляема! А земля так и прет в глаза. Вот уже и редкие облачка мелькнули и унеслись вверх, а ведь они были далеко внизу. Гора буквально кидается на меня. Прыгать, что ли?!.. Но успею ли вылезть с парашютом? А ну как кинет на стабилизатор? Разделает ведь, как бог черепахи. Что делать? Тут бы в самый раз песню затянуть, как вчера в палатке под гитару: «Машин в штопоре вертится, земля летит к мне на грудь...» Какое к черту, не до песен. Прыгать или выводить? «Да выводи же, дура!!» — прикрикнул на себя и куда там ногу снул — бог весть, главное — ручку от себя сдвинул с такой силой, что самолет в отрицательное пикирование ушел.

Чтоб побыстрее набрать скорость, я засыропил полный газ так резко, что двигатель взвыл со страшным звоном, от которого, как мне потом рассказали, всполошились все на СКП и вообще на старте. Раскрутка винта, заброс оборотов раза в полтора выше нормы! Угроза заклинивания двигателя реальная. Руководитель полетов тотчас вызвал инструктора: что его кадр вытворяет там, в зоне? Штопора?! Кто разрешил? Ну тут и отрядному попало за бесконтрольность. Инструктору отвесили по полной...

После посадки сопровождал мой самолет Генка Шпилев, Шпилька, он наблюдающим был за мной. Пока я отстегивал привязные ремни, успел мне шепнуть, сделав страшные глаза: «Скажи так: раскрутка была в пределах нормы, а то самолет поставят на прикол, и группа отлеталась. Понял?» Ко мне приступили техники, инженер эскадрильи: какие обороты по тахометру наблюдал? У меня в глазах все еще качались кустики, которые рубил винтом мой самолет, поэтому я что-то мямлил невразумительное, но роковую цифру не выдал. И вскоре раскаялся: полетел курсант Виктор Макаров из

«СТЕНД-БЮЛЛЕТЕНЬ» «ОБМЕН-ПОКУПКА» «ОБЪЯВЛЕНИЯ»

415, 168, 214, 157, 200, 217

231, 200, 197, 170, 415, 431,
МиГ-15, Л-410 и др.

266, 273

Малы Моделаж:
№ 4/78, 11/81, 6/82, 8/84, 1,
10/85, 10-11/86 и др.404, 262, 243, 187, 400,
ЛаГГ-3, Р-40ДМиГ-17-19-21, Ту-2-20,
Ил-28, 154, 168 и др.

Самолеты 2 мировой войны

СП № 30/82, № 8/83, № 51-52/80, 184600, г. Североморск, ул. Комсомольская, 1-67,
и др. Мусин В. М.426020, Удм. АССР, г. Ижевск,
ул. Пушкинская, 162-36,
Кузьмин В. В.720016, Кирг. ССР, Фрунзе, Орто-Сай,
Набережная, 36
Семенову С. Т.367010, г. Махачкала Дагестанской
АССР, пр. Кирова, 42-2,
Литовка И.184600, г. Североморск, ул. Комсомольская, 1-67,
Мусин В. М.

нашей группы, а я сидел, как на горячих углях, ожидая его доклада об отказе двигателя. Что пережил — не передать! Но с рук сошло — и пожал руку Шпильке. За науку. Но про кустики и про свои ужасы поведал нечаянному наперснику.

— Эх ты, — сказал он, — завтра я покажу тебе, как классно штопорит «яшка» и как его выводят те, кто не трусится. Только чтоб тихо было — понял? Не то развоню в твоей раскруточке...

Шантажик мелкий, но подействовал. Я сидел на скамейке наблюдающих и до рези в глазах всматривался в крошечный силуэт самолета над сверкающим конусом Казбека. Наша вторая зона. Вот серая мошка закружилась — заштопорил Шпилька. Машинально считаю витки. Все, пора выводить. Чего он тянет? Тут подходит Кузнецов: «Где Шпилев виражит?» Тычу в сторону от крутящейся мошки. «Не вижу! — сердится инструктор (видать, перепало вчера как следует). — Что он делает сейчас?» Поперхнувшись, отвечаю, мол, что положено, то и делает. Чувствую, слегка подташнивает от вранья.

Тем временем ближняя горушка скрыла от глаз падающий самолет. А, может, уже упавший?.. Тормошу инструктора, чтобы запросили по радио. Видимо, на мне лица нет, если Кузнецов так и подхватился бежать к СКП. Но там гвалт: кто-то из наших пилотаж заходит на посадку чуть не поперек старта. Вечность прошла, пока его уговорили уйти на второй круг. Руководитель запросил сорок седьмой. Молчание... Может, накладка вышла: в эфире-то столпотворение. Нас уже треплет, как в лихорадке. Еще запрос — молчок. Кажется, теперь я понимаю отчего седеют рано.. Каких только клятв и зарок себе не надавал, пока не услышал петушиный фальцет Шпильки: «Я, сорок семь, зону два освободил». Но на запрос «Где находится?» не ответил.

После приземления сказал мне, что выводить «этого лобастика» из штопора, все равно что с тигром целоваться: удовольствия мало, а страху... Но обвинение в опасной потере высоты отрицал решительно. Упрямо стоял на своем даже тогда, когда его в бароспидограмму чуть носом не тыкали. Кстати, тут и мне предъявили «иск». Я признался, что ничего не понял, почему самолет не выходил из штопора. «Школьная ошибка, — сказал Валерий Петрович. — Рано потянул из пикирования при виде земли и прижал потом ручку к пупку по той же причине». Шпилька презрительно сплюнул, шепнув: «Вот дурило, распахнулся». Сам он и припертый к стене был непреклонен. Когда крыть уж вовсе стало нечем, на ходу придумал версию о нисходящем потоке над горами, якобы затянувшем его. И сумел ведь этот проныра сухим из воды выйти, а вот инструктор по его милости попал в «нисходящий поток» и надолго. Видел я потом Кузнецова много лет спустя, на реактивных летал. Но все в той же, задней кабине. Ранний иней на висках говорил о том, что шпилек в его инструкторской судьбе хватало...

Константин КОСМИНКОВ

ИСТРЕБИТЕЛИ В НЕБЕ КИТАЯ И МОНГОЛИИ

В середине 1930-х годов истребители, главным тактическим оружием которых стала скорость, входили в жизнь. У нас первыми среди разработчиков оказались А. Туполев, Н. Поликарпов и Д. Григорович, за период 1933—1935 гг. давшие ряд оригинальных скоростных истребителей-монопланов. Лучшим среди них, как мы уже знаем, оказался поликарповский И-16, принятый к серийному производству уже в 1934 году.

Это случилось раньше, чем в других странах. Там только разворачивались проектные работы по таким машинам. Как раз в ту пору разрабатывались широко известные впоследствии истребители, такие, как знакомый нам «Мессершмитт-109» в Германии, «Харрикейн» и «Спитфайр» в Англии. Проектировались новые самолеты и в Японии. Это были оригинальные машины, по ряду конструктивных и компоновочных решений заметно отличавшиеся от европейских самолетов. Среди японских истребителей наиболее известны А5М (их называли еще тип 96, I-96 или И-96) и К-27 (тип 97, I-97, а у нас И-97). С ними нашим летчикам-интернационалистам довелось впервые встретиться в небе Китая, а затем и Монголии.

И-96 — первый японский истребитель-моноплан, проектировался для действий с авианосцев, но использовался и на сухопутном театре военных действий. Его прототип поднялся в воздух в феврале 1935 года. В 1936 году уже началось серийное производство его первого варианта — А5М1. Через год в производстве находилась уже следующая модификация И-96 с более мощным мотором — А5М2, ставшая основным японским истребителем во время войны в Китае.

И-96 — свободнонесущий моноплан с двигателем воздушного охлаждения, имевшим максимальную мощность 610 л. с. (номинальная — 540 л. с.). Шасси не убиралось, но было закрыто обтекателями очень чистых аэродинамических форм. Кабина открытая. На следующей модификации — А5М2 (1937) сделали закрытый фонарь, но летчики все равно держали его открытым, и эту модификацию сняли с производства. Вооружение А5М2 состояло из двух синхронных пулеметов Викарс калибра 7,7 мм. Под крылом могли устанавливаться держатели для двух бомб, а под фюзеляжем — подвесной топливный бак.

Один из трофейных И-96 был доставлен в СССР, в НИИ ВВС, где показал ско-

рость у земли 316 км/час, а на высоте 3,2 км — 370 км/час, время набора высоты 5 км составляло 7,5 мин, практический потолок — 10 000 м, время виража — 15 секунд. Однако эти данные служили только в качестве ориентира, поскольку двигатель самолета был некондиционным, его собрали из деталей трех аварийных моторов. А пришедшие в негодность лопасти винта фиксированного шага заменили другими с измененной шириной и профилем. По оценкам, скорость серийных И-96 должна быть на 20—30 км/час больше, лучше и скороподъемность. Испытатели отмечали, что по технике пилотирования И-96 чрезвычайно прост и доступен летчику даже ниже средней квалификации, в чем резко отличался от нашего И-16. Для снижения посадочной скорости на нем имелся специальный щиток, чего еще не было на И-16 тип 5. В эксплуатации И-96 оказался достаточно простым и надежным.

Конечно, у японского истребителя были и недостатки, но в целом он оказался очень неплохой боевой машиной. Интересны отзывы о нем наших летчиков, воевавших в Китае и в Монголии. Герой Советского Союза Б. Смирнов писал: «Японские самолеты И-96 имели небольшой вес, обладали хорошим вертикальным и горизонтальным маневром...» Отзыв Героя Советского Союза Г. Захарова: «Машина была очень легкая, маневренная и, надо признаться, в руках хорошего летчика представляла серьезного противника». И-96 занимал как бы промежуточное положение между И-15 бис и И-16 тип 5. Выбрав сравнительно небольшую удельную нагрузку на крыло (97 кг/м²), японские конструкторы в какой-то мере пожертвовали скоростью ради достижения хорошей маневренности и взлетно-посадочных характеристик.

Почти параллельно с И-96 для ВВС Японии разрабатывался истребитель Накадзима И-97 (Ki.27), — ставший самым многочисленным типом истребителя в Японии до начала 1940-х годов. По данным иностранной печати, всего было построено 3386 таких самолетов. Его прототип совершил первый полет в октябре 1936 г., а серийное производство развернулось в 1937 г.

Внешний вид, геометрические размеры и вооружение И-96 и И-97 были почти одинаковы. В воздухе их даже трудно было отличить. Но И-97 имел более совершенную конструкцию, более мощ-

ный (650 л. с.) мотор и закрытую кабину. Чтобы избежать неуправляемых разворотов в конце пробега, свойственных И-96, костыль И-97 вместо свободно ориентирующегося сделали жестко закрепленным. Конструкторам удалось, несмотря на немного увеличенную площадь крыла И-97, снизить его вес на 130 кг. Свободнонесущий моноплан И-97 имел удельную нагрузку на крыло 85 кг/м², то есть как у биплана. Это позволяло достичь высоких маневренных качеств, свойственных бипланам, а за счет лучшей аэродинамики — неплохую скорость.

Стоявшие на японских истребителях моторы фирмы Котобуки снабжались понижающим редуктором. Это давало возможность установить винт большего диаметра, благодаря чему на небольших скоростях росла его тяга и, соответственно, тяговооруженность, несмотря на увеличение веса силовой установки. Конечно, максимальная скорость при этом несколько уменьшалась, но зато улучшались скороподъемность и разгонные характеристики истребителя.

Один хорошо сохранившийся трофейный И-97 был изучен в НИИ ВВС. Оказалось, что в истребителе сочеталась неплохая скорость и превосходная маневренность. При этом самолет имел отличную устойчивость, а по технике пилотирования остался чрезвычайно простым. Очень хорошими были его взлетно-посадочные свойства. Посадочная скорость И-97 и длина его разбега и пробега составляли 90 км/час, 120 и 256 м, в то время как у И-15 бис — 105 км/час, 90 и 270 м, а у И-16 тип 5 — 116 км/час, 257 и 380 м.

Но были у И-97 и недостатки. Снижение веса усложнило эксплуатацию и транспортировку, так как крыло стало неразъемным и, что самое главное, пошло в ущерб прочности и живучести. Выяснилось, что на И-97 отсутствует бронеспинка, баки непротектированы и не заполняются нейтральным газом, из-за отсутствия амортизации мотора в течение всего полета наблюдается вибрация. Недостаточная прочность самолета ограничивала высоту отвесного пикирования 500—700 метрами, что являлось слабым местом И-97. Пленные японские летчики свидетельствовали, что при пикировании возникала большая вибрация крыльев, особенно консольной их части, были даже случаи их разрушения. Быстро переохлаждался и мог после этого остановиться мотор. И все же И-97 оставался очень серьезным противником в воздушном бою с нашими истребителями.

Основным скоростным истребителем советских ВВС в Монголии являлся И-16 тип 10, о создании которого уже рассказывалось в нашем журнале. К тому времени были также созданы и выпускались серийно пулеметно-пушечные варианты И-16, которые часто называли И-16П. Первым стал И-16 тип 12 (модификация И-16 тип 5, выпускалась с 1937 г.), а затем — И-16 тип 17 (модификация И-16 тип 10, выпускалась с 1939 г. и применялась в МНР). Их вооружение состояло из двух 20-мм пушек ШВАК, расположенных в крыле, и двух скорострельных пулеметов ШКАС, либо несинхронных, располагав-

шихся рядом с пушками (на И-16 тип 12), либо синхронных, стоявших в верхней части капота (на И-16 тип 17). Эти модификации предназначались в первую очередь для борьбы с бомбардировщиками врага, а также для атаки наземных целей. Ввиду существенно большего веса по сравнению с пулеметными вариантами, вести на них воздушный бой с истребителями противника было значительно труднее: по большинству показателей И-16П уступал И-97.

Нельзя не отметить одно важное событие, сыгравшее большую роль в дальнейшем развитии вооружения не только истребителей, но и самолетов других классов. В сражениях в Монголии впервые в истории авиации истребители применили реактивные снаряды. Для испытания нового оружия в бою были модифицированы несколько серийных И-16 тип 10, под крыльями которых поставили оборудование для подвески и пуска шести реактивных снарядов РС-82, калибра 82 мм. В Монголии действовала группа таких самолетов под командованием Н. Звонарева. С общей сложности она за 11 дней боев уничтожила 13 самолетов противника. Чтобы сбить самолет, хватало попадания одного реактивного снаряда или даже осколков от близко разорвавшегося РС (дальность подрыва РСов устанавливалась заранее на земле). Японцы тогда так и не разобрались в виде оружия, примененного против них. С тех пор реактивное вооружение стало активно внедряться в нашу истребительную авиацию.

В 1939 г. в КБ Поликарпова были разработаны еще две модификации И-16 под новый, снабженный двухскоростным нагнетателем мотор М-62: И-16 тип 18 с пулеметно-пушечным вооружением, как у типа 10, и И-16 тип 27 с пулеметно-пушечным вооружением, как на И-16 тип 17. Появился винт изменяемого шага АВ-1. Летные данные этих вариантов И-16 стали выше. Но принять участие в боевых действиях в Монголии И-16 тип 18 и 27 не успели. Однако на некоторых самолетах И-16, не дожидаясь появления более современной его модификации, начали в полевых условиях вместо мотора М-25В устанавливать М-62. Правда, уменьшался запас прочности, да и отсутствие ВИШ не позволяло снять всю располагаемую мощность. Помимо этого при установке М-62 вместо М-25В приходилось снимать регулятор наддува из-за того, что он упирался в маслобак. В результате мотор работал все время на форсаже и выходил из строя раньше установленного срока. Тем не менее, такая замена повышала летные характеристики и давала заметное превосходство над японскими истребителями.

Изучение советскими военными специалистами опыта воздушных боев в Монголии показало, что до высоты примерно 5000 м И-16 тип 10 имел преимущество перед самолетом И-97. На больших высотах преимущество переходило к И-97. Поэтому, когда японские летчики находились выше, к чему они всегда стремились, инициатива принадлежала им, но как только завязывался бой, он переходил на средние высоты и инициативой овладевали наши пилоты.

Благодаря устойчивости И-97 на всех режимах полета он мог из двух пулеме-

тов, выпускавших всего 1800 пуль в минуту, вести довольно меткий и эффективный огонь против наших истребителей, выпускавших 5600 пуль в минуту. Иначе говоря, малая устойчивость И-16 в какой-то мере компенсировалась мощностью вооружения. Безусловным достоинством японских истребителей являлось наличие радио. На всех самолетах стояли приемники, а на машинах командира звена и выше — передатчики, что помогало в организации согласованных действий в бою.

К достоинствам наших И-16 можно отнести лучшую скороподъемность на малых и средних высотах, большую живучесть, прочность, что позволяло в бою реализовать большие перегрузки. Наши истребители обладали также лучшими пикирующими свойствами, что определило и ряд тактических приемов, применявшихся советскими летчиками. В частности, выход из боя или отрыв от противника выполнялись уходом в крутое пикирование. Как уже отмечалось, из-за недостаточной прочности крыла японские истребители пикировать на большой скорости не могли.

Хотя летные испытания И-97 в НИИ ВВС и показали, что до высоты примерно 5 км он имел скорость почти такую же, как и И-16 тип 10, но в реальных боевых условиях его скорость, по отзывам наших летчиков, была меньше. Так, по мнению одного из выдающихся наших военных летчиков дважды Героя Советского Союза Г. Кравченко, в МНР командовавшего 22-м истребительным авиаполком, скорость И-97 составляла примерно 400 км/час, а вблизи земли она была на 10—20 км/час ниже, чем у И-16П. Возможно, что у И-97 со временем появлялась какая-то деформация элементов конструкции из-за малой ее прочности, вибраций или существовало ограничение на время работы мотора на максимальном режиме. Но как бы там ни было, он в бою оказывался менее скоростным, чем И-16.

Завершая сопоставление нашего И-16 с японскими машинами, можно еще добавить, что они не имели убирающегося шасси. Это упрощало изготовление самолетов, их эксплуатацию и повышало надежность, но все же вело к уменьшению скорости и снижало потенциальные возможности. Очень скоро после создания И-16 тип 18 на испытания вышел И-16 тип 24. На этом варианте вместо мотора М-62 поставили немного более мощный М-63 и провели ряд усовершенствований по конструкции и оборудованию. Госиспытания, проведенные в первой половине 1940 г., показали, что сколько-нибудь заметного улучшения летных данных по сравнению с И-16 тип 18 не произошло, а маневренность даже немного ухудшилась. Но поскольку И-16 тип 24 представлял собой все же более совершенную машину, его запустили в массовую серию.

В том же 1940 г. была разработана, испытана и запущена в серию последняя, наиболее совершенная модификация И-16 — тип 29. На машинах этого типа крыльевых пулеметов ШКАС не было, а в нижней части капота находился намного более эффективный новый крупнокалиберный (12,7 мм) синхронный пулемет БС. На самолете установили радию (на серийных самолетах радию,

как правило, не ставили). Под крылом размещались два подвесных бака на 135 кг бензина, в дополнение к 180 кг топлива во внутреннем баке, а также шесть реактивных снарядов РС-82.

По своим летным данным И-16 тип 29 почти не отличался от типа 24. При весе 1940 кг его скорость у земли составляла 419 км/час, а на расчетной высоте 4500 м — 470 км/час, потолок 9800 м, время набора высоты 5 км — 5,8 мин, а время виража — 17—19 сек. (Все характеристики даны для варианта без подвесных баков, пусковых установок РСов и мачты радиоантенны, то есть для наиболее распространенной конфигурации истребителя.)

И-16 тип 29 строился серийно почти до начала Великой Отечественной войны. И-16 тип 18, 24 и 29 стали основными нашими истребителями в ее начале. Советские летчики совершили на них немало подвигов в борьбе с врагом. Первый истребительный авиаполк, завоевавший право называться гвардейским, имел на вооружении истребители этого типа. Ввиду более высокой живучести моторов воздушного охлаждения, стоявших на И-16, по сравнению с моторами жидкостного охлаждения, этот истребитель до 1943 г. включительно, наряду с И-153, активно использовали и для выполнения штурмовых задач. Но на нем трудно было на равных бороться с основным истребителем немцев Ме-109Е, поскольку последний имел очень большое преимущество в скорости. А она стала уже решающим показателем боеспособности.

Главная причина незначительного улучшения скоростных качеств И-16 заключалась в относительно малом повышении мощности силовой установки. За время серийного выпуска И-16 мощность моторов (от М-25 до М-63) на расчетной высоте возросла на 12%, в то время как мощность силовой установки истребителя Ме-109 с 1937 по 1939 г. увеличилась на 67% (!). И хотя моторы М-62 и М-63 являлись одними из лучших в семействе однорядных звезд воздушного охлаждения, дальнейших перспектив в плане увеличения мощности такие моторы уже не имели. Неоспоримыми преимуществами обладали появившиеся двухрядные моторы воздушного охлаждения: при одних и тех же поперечных габаритах они имели существенно большую мощность.

Именно под такой мотор в КБ Н. Поликарпова и был в 1938 г. разработан новый скоростной истребитель И-180. Вслед за И-180 появился истребитель В. Яценко И-28. Однако этим самолетам не суждено было стать основными истребителями советских ВВС. Только появившиеся в 1940 г. опытные истребители И-26, И-301 и И-200 оказались на уровне современных требований. В том же году их запустили в серию соответственно под обозначениями Як-1, ЛаГГ-3 и МиГ-1 (затем МиГ-3). На них уже устанавливались моторы жидкостного охлаждения. Эти машины и составили новое поколение отечественных истребителей и стали основными, выпускавшимися нашей промышленностью в первой половине Великой Отечественной войны.

Окончание. Начало см. в № 8, 9.

Юрий ГУГЛЯ

ТРУДНАЯ СУДЬБА И-185

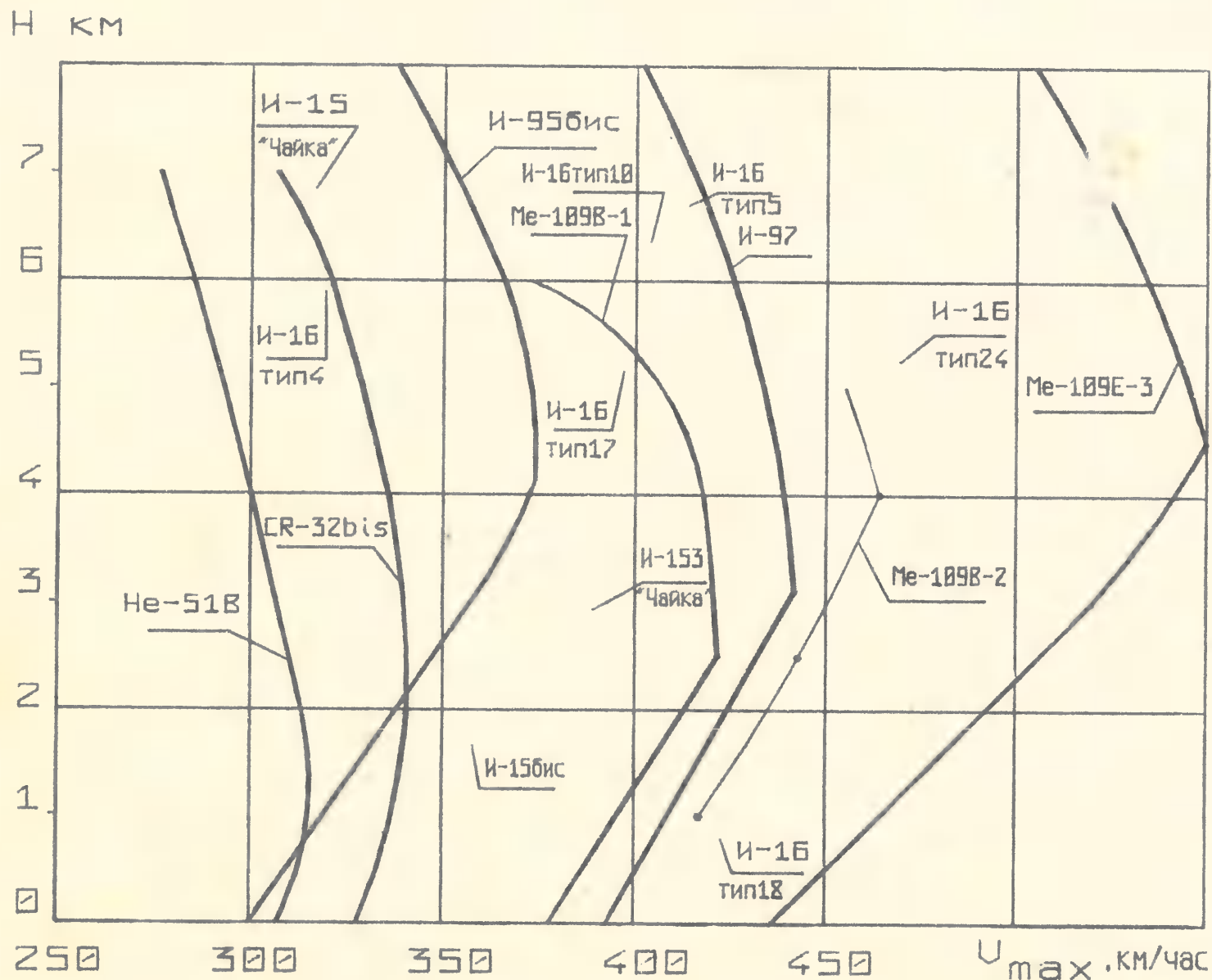
Как пишет А. С. Яковлев в книге «Цель жизни», «к середине 1943 г. советские ВВС по количеству самолетов на фронте уже превосходили немецко-фашистскую авиацию в два раза». И, очевидно, перевод еще одного-двух заводов на выпуск И-185 выглядел бы куда более целесообразно, с точки зрения резкого повышения качества истребительной авиации и перспективы, чем, например, запуск в конце 1943 г. Як-1 вместо ЛаГГ-3 на тбилисском заводе.

Что касается двигателей, то необходимость доводки и развития М-71 со всей очевидностью будет ясна, если кроме И-185, Су-6 и других самолетов вспомнить трудности с освоением Ту-4 уже после войны.

В 1943 г. на И-185 временно мог быть установлен и АШ-82ФН. Несколько меньшая мощность компенсировалась бы меньшими весом и миделем, да и конструкция серийного И-185 была значительно облегчена.

Видимо, Поликарпов во многом был прав, когда в своей докладной писал, что НКАП не желает заниматься внедрением в серию И-185. В результате, к концу войны наши ВВС так и не получили истребитель со скоростью более 700 км/ч и 4-пушечным вооружением. Лучший советский истребитель Ла-7, выпуск которого начался в середине 1944 г. вооруженный, как правило, 2 пушками, по летным данным, кроме дальности, был только близок И-185М-71. А самый массовый истребитель Як-9 (ВК-105ИФ) имел скорость 600 км/ч и был вооружен пушкой и одним пулеметом, что для 1944—1945 гг. было явно недостаточно. Бесспорно, в 1940 г. И-185 и новые двигатели воздушного охлаждения заслуживали значительно большего (если не сказать — особого) внимания со стороны НКАП.

Следует подчеркнуть, что основные параметры И-185 были выбраны с самого начала правильно, и коренным изменениям машина не подвергалась. Даже по данным, полученным в 1942 г., с недоверенными двигателями И-185 входит в число лучших фронтовых истребителей второй мировой войны, что говорит о высоком уровне конструкторской мысли в нашей стране, правильности в прогрессивности конструкторских идей и концепций Н. Н. Поликарпова.



«ЮНЫЙ ЛЕТЧИК» ИЗ «ЗВЕЗДНОЙ»

Море здесь летом было особенное. Даже когда неподалеку оно с остервенением швыряло на берег темно-зеленые валы, тут все обходилось легким наступлением на песчаную косу изумрудной волны. То здесь, то там среди густой зелени — светлые уютные корпуса, в которых веселое, озорное мальчишечье и девчоночье племя. Это республиканский пионерский лагерь ЦК ЛКСМ Украины «Молодая гвардия».

Из разных уголков страны приезжают в детскую здравницу ребята, чтобы отдохнуть. Пионерлагерь разбит на три дружины — «Звездную», «Солнечную» и «Морскую». Особенность «Звездной» в том, что в ней создан клуб «Юных летчиков». Повезло ребятам из этого клуба с пионервожатой Татьяной Яременко. Веселая, обаятельная. Она родом из Донецка. В школьные годы не раз отдыхала в «Молодой гвардии», хорошо знакома с традициями лагеря.

Достопримечательность «Звездной» — самолет Як-50.

— Подарок шефов, — с гордостью говорят ребята.

Да, этот самолет передан пионерам Одесским областным комитетом ДОСААФ. К слову сказать, досаафовцы — желанные гости ребят. Вместе с воинами одной из частей они часто приходят в лагерь, проводят показательные выступления авиамodelистов. Один из визитов состоялся под руководством заслуженного тренера Украинской ССР, мастера спорта Зиновия Михайловича Брига. Его воспитанники рассказали о достижениях авиамodelьной лаборатории, продемонстрировали свое мастерство в управлении кордовыми моделями.

Каждая смена в «Звездном» начинается с посвящения в юные летчики с вручением знаков отличия — голубой пилотки и памятных сувениров. Потом событие из тех, что остается на всю жизнь в памяти...

Аэродром одной из авиационных частей Одесского военного округа. Перед строем пионеров — Валентин Мартынюк.

— Я... вступая в ряды юных летчиков, — с гордостью и волнением произносит он каждое слово, — клянусь...

Следом за Валентином торжественное обещание — быть честными, трудолюбивыми, хорошо учиться — дают Лена Шупенко, Юлия Тетянюк, Вячеслав Высоцкий. Все они приехали из города Коростеня. Чернобыльская трагедия наложила свой отпечаток на судьбы этих ребят.

Закончилось посвящение. Воины-авиаторы поздравляют пионеров и приглашают их в музей боевой славы. Здесь детвора узнает о подвигах летчиков в годы Великой Отечественной войны.

Знакомство с боевой и спортивной техникой происходит и на летном поле авиаспортклуба ДОСААФ. Николай Владимирович Беляев, начальник клуба, выступает в роли экскурсовода. Ребятам разрешает посидеть в кабинах «яков».

Когда южная ночь опускает свое темное покрывало над лагерем, пионеры собираются на отрядный костер. Тут за дело берется Саша Хмель. Он умело поджигает заботливо припасенные и сложенные «шалашиком» сухие ветки. Потрескивают объятые пламенем сучья орешника, отблески костра озаряют поляну. И звучит рассказ. Вчера он был о космонавте Гагарине, сегодня — о трижды Герое Покрышкине, завтра — о чемпионке-летчице Любове Немковой.

История авиации и космонавтики, авиационная техника, экскурсии в музей истории войск Краснознаменного Одесского военного округа, планетарий, встречи с прославленными летчиками-ветеранами Великой Отечественной войны — ребятам очень интересно. Но все ли здесь так уж благополучно с организацией работы по военно-патриотическому воспитанию школьников? Всегда ли проводимые мероприятия достигают цели? С пионерами дружины «Звездная» большинство занятий проводят Александр Иванович Скрипник и Иван Иванович Кисарец. Оба отслужили срочную. Один в авиационной части, которая в настоящее время является шефом лагеря, другой — в Афганистане. Оба знают об авиации не понаслышке, поэтому и интересно с ними пионерам. Но, увы, таких, как Скрипник и Кисарец, мало. Иногда «Юного летчика» ведут далекие от летного дела люди.

Хотелось бы, чтобы больше активности проявляли досаафовцы. Нет, они здорово помогают: и самолет, и парашюты, и шлемофоны выделили... Но ребята хотят все же чаще встречаться с авиаторами, ездить на аэродром.

Юрий БОЙКО

КОРОВЫ НА АЭРОДРОМЕ

С уважением и надеждой обращаются к вам общественные инструкторы-парашютисты города Северодвинска!

Три года назад обком ДОСААФ собрал из городов Архангельской области уволенных в запас парней, имеющих опыт прыжков с парашютом и желающих попробовать свои силы в качестве общественных инструкторов-парашютистов, и направил их на обучение в Петрозаводск.

После получения документов на право подготовки парашютистов начального обучения и по два парашюта Д-8 серии 2 ребята начали набор групп.

Северодвинцы, архангелогородцы и исакогорцы вскоре выпустили в небо своих выпускников. На сегодняшний день подготовлено 106 человек. Многие наши питомцы проходят службу в ВДВ.

Казалось бы, все хорошо. Но негде прыгать. За одним прыжком приходится ехать группой из 49 человек на ближайший аэродром за... 800 км. Дорога, гостиница, поиски питания — все это страшно изматывает. Иногда хочется все бросить, но жаль ребят.

Закрывает для наших северян путь к настоящему парашютному спорту. Думаем, что ежегодно теряем многие ребята души.

Выход, как нам кажется, один. Нужен свой АСК, хотя бы один на всю Архангельскую область.

В обкоме ДОСААФ утверждают, что эта тема поднималась не раз, но не могут найти место для аэродрома. Но в области был АСК, и прыжки совершались на Кег-острове. А на острове Ягодник еще со времен войны сохранился аэродром. Но сегодня там пасутся коровы...

Геннадий НИЧИПОРОВ,
Василий НОВИКОВ

Северодвинск

ЛЕТАТЬ НЕ ДАЮТ...

Вячеслав Дубров, военный летчик 1-го класса, внешне выглядел совсем молодым человеком и с запальчивостью высказывался:

— Я хочу летать. Но не дают! В нашем летном деле творчество нуле!

Не абсурд ли — летчику не дают летать? Вроде как если бы врач запретил лечить людей, а шахтеру — добывать уголь. А в нашей советской авиации такая болезнь, увы, вырисовывается. Производство полетов обросло бумагами с приказами и инструкциями, распоряжениями и указаниями, ограничениями и перечнями...

Эдита Пьеха уже много лет поет песню о подвиге двух летчиков. Эту песню, как боль, переложенную на музыку, знают все в нашей стране. Огромное небо одно на двоих стало символом человеколюбия, самопожертвования во имя жизни. Но далеко не все знают, что за песней стоит реальная авиакатастрофа с работой десятков комиссий, пухлыми томами расследований того, почему «однажды в полете мотор отказал». Затем последовал массивный удар приказов и ограничений. Хотя внешне это и не было заметно, «огромное небо» тогда было сильно урезано.

Говорят, что с той поры и пошло. Комиссии вскрывали факты один невероятнее другого. Летчик потерял сознание от перегрузок. Летчик машинально убрал шасси на рулежке. Летчик забыл о высоте и вошел в зону миграции птиц... На каждый подобный факт реакция «сверху» была однозначной — новые ограничения и запреты. Число аварий почти не уменьшилось, зато качество пилотирования и летного состава пошло на убыль.

Свято место пусто не бывает. Образовавшиеся белые пятна в плотной системе подготовки летчиков надо было чем-то заполнить.

— У нас работает методический совет, — рассказал мне летчик Мочалов. — Эта организация имеет право действовать самостоятельно, планировать летную подготовку, разрабатывать воздушные маневры, различные варианты боя. Словом, творческая организация на все сто! Казалось бы, работай, твори, выдумывай. Но... Полетного времени выделили еще меньше, и потому щедро загрузили другой работой, к примеру, уборкой мусора, покосом травы или чисткой снега.

Но это все — до поры до времени. Экстремальные ситуации (увы, недостат-

ка в них сегодня мы не ощущаем) снимают до 50 процентов — по опыту — всех ограничений. И взамен этих пятидесяти процентов на карту ставится мастерство, мужество, профессионализм летчика...

Майор Владимир Пастухов знает о коварстве афганского неба не понаслышке. Делил его голубизну со «стингерами», трассерами. Рисковал собой неслучайное количество раз.

— И все-таки там легче было летать, чем у нас, — утверждает он. — Летчик мог вытворять в небе буквально все, в пределах разумного, конечно, если это необходимо для спасения машины, десанта, выполнения боевой задачи.

Вячеслав Дубров с запальчивостью рассказывает о своей боли — урезанном небе, в своей обиженной мечте, посаженной в бюрократическую клетку.

— Как вы думаете, в чем думает летчик во время полета? О выполнении боевой задачи? Ошибаетесь! Он думает о том, как бы не нарушить инструкцию, как бы не угробить самолет, как бы не промахнуться в стрельбе и не поджечь сухую степь. Надо ли удивляться, почему падает престиж профессии летчика, в училищах — недобор?

Прошлым летом в Химкинском водохранилище утонул мужчина. Однако местные органы власти не издали указ об осушении водоемов Москвы. Им бы поучиться у ВВС!..

Майор А. ДЫШЕВ

ВЕРХ ВЗЯЛ ЧИСТОГАН

До 1 ноября 1988 года на станции юных техников Железнодорожного района города Красноярск работали следующие руководители: Борис Андреевич Лузин (кружок «Изобретатель»), Герман Александрович Медведев (радиокружок), Евгений Викторович Семенов (электроника, вычислительная техника), Николай Васильевич Горбунов (фотокружок), Сергей Семенович Логинов (авиа-модельный кружок). Существовал коллектив людей — производителей политехнических знаний учащихся, объединенных организацией народного образования РСФСР.

1 ноября должность директора СЮТ заняла Раиса Геннадьевна Ступницкая. С ее приходом началась перестройка станции под компьютерный центр. Для него понадобилась полезная площадь помещений, которую занимали кружки технического творчества. В результате административных усилий картина изменилась: Лузин и Медведев переведены в Дом пионеров, Семенов уволен, Логинов «переведен» в подвальный помещения, Горбунов уволился сам.

В Крайсовпрофе юрист объяснила мне, что действия администрации соответствуют закону.

Итак, станция освобождена для компьютерного центра. Предоставим слово его организаторам.

— До обеда мы будем бесплатно

обучать информатике и вычислительной технике учащихся ближайших школ. Уроки будут вести квалифицированные преподаватели с университетским образованием, — заверил меня Николай Ефимович Черный, главный инженер Красноярского предприятия вычислительной техники и информатики, и добавил: — А может, и школьников будем платно обучать. Два занятия — 3 рубля 50 копеек. Через десять занятий — готовый программист. Зато вечером полностью платные услуги — ведь денюжки нужно окупать как можно скорее и давать прибыль.

— И кружки у нас постепенно перейдут на частичный хозрасчет, — добавила Раиса Геннадьевна, директор СЮТ.

— Вот Ковтун из краевого Дворца пионеров полностью себя обеспечивает, работает на хозрасчете, — говорит Галина Семеновна Эккерт, директор краевой СЮТ. — В принципе вся система внешкольных учреждений должна перейти на хозрасчет. Точно такая позиция у Москвы, и мы, директора, полностью ее поддерживаем.

— Кто же будет работать над культурой, формированием нравственных ценностей ребенка? — спрашивал я.

Не смогли ничего ответить ни главный инженер, ни директор краевой станции, ни районной. Слепленные блеском рублей, эти товарищи совсем забыли о детях.

Мне, к примеру, «предложили» перейти в подвал, дав два каменных каземата. В одной подвальной комнатке-клетушке зиял почерневший от времени и налипшей грязи металлический квадратик, намекавший на существование слабой вентиляции. Но, как это всегда бывает, вентиляционные проходы забились — в комнате стоял душный запах скопившейся пыли.

Начало второго каменного мешка грубо подчеркивала большая канализационная труба, находящаяся сверху, чуть ниже потолка. В этом сером, угрюмом пенале из толстого кирпича, залитого известью, никакого намека на вентиляцию не было.

Работать в «новых» условиях я отказался, написал заявление «по собственному желанию». Мальчишество? Может быть. Но руководитель кружка — единственный человек, отвечающий перед обществом за здоровье вверенных ему детей.

Фотокружок работает сегодня в том же подполье. Его каменные стены отделали деревянной рейкой, покрытой лаком. В комнату с канализационной трубой (ее слегка подкрасили) провели холодную и горячую воду, установили розетки. Но подвал все равно остался самим собой. Летом в нем прохладно и сыро, зимой — душно. Дети не видят дневного света, ведь окошечко, пусть небольшое, в подвале отсутствует.

А как живет компьютерный центр? Большие витринные окна хорошо пропускают солнечный свет. Окруженная стеклом и алюминием, компьютерная техника привлекает внимание ребятнишек. В стеклянном зале фойе обособилась магазинная касса. Хочешь поиграть на дисплее — плати девяносто копеек.

Возле вращающейся двери в ожидании стоят двое мальчишек. Они смотрят на светящиеся экраны, ребята смущены и растеряны.

— Почему не играешь?

— Денег нет, — ответил мальчик.

Его голубые, недавно веселые глаза блеснули недобрый огоньком. Тряхнув золотистой челкой, подросток опять посмотрел на компьютер. На экране вдоль синего полотна мчатся автомобили, отделенные друг от друга белой пунктирной чертой. Но какая черта отделяет мальчишек от техники?

Уходя со станции, взглянул на расписание. Среди предметов значилось и «переплетное дело». Переплетение книг и техническое творчество — странное сочетание, не правда ли? Но не менее странно видеть во внешкольном учреждении рыночную кассу с навсегда погасшим табло.

Несмотря на то, что о гибели авиамоделлизма в угоду моде я говорил в Железнодорожном РК КПСС Красноярск (тов. Л. И. Старикова), в РОНО (тов. Г. А. Роор), горОНО (тов. Т. В. Фомина), КрайСЮТ (тов. Г. С. Эккерт), ГУНО (тов. Мосин) — эти люди ответили мне дружным молчанием.

Николай ГОРБУНОВ

ОНИ ОТПЛАТЯТ НАМ ТЕМ ЖЕ

КОММЕНТАРИЙ РЕДАКТОРА

Познакомившись с письмом Николая Васильевича Горбунова, так и хочется крикнуть «командирам» детских душ, как тем, кто восседает в высоких креслах, так и тем, кто сидит на стандартных стульях за директорскими столами: «Люди, опомнитесь! Что вы делаете!» До чего мы докатились, и что ждет нас в дальнейшем!? Куда перекочевывают пятаки из детских ладошек, сэкономленные на мороженом и сладостях? В бюджет государства? В систему народного образования? Или, может быть, в личные карманы?

Твердо убежден в том, что брать деньги с детей (даже если платят родители) за обучение техническим и иным ремеслам, безнравственно. Безнравственно выгонять ребенка из кружка, секции (или не принимать его туда, что одно и то же), если его родители не могут заплатить за занятия. Да и где взять деньги, к примеру, нянечке или уборщице, которая одна воспитывает сына? До кружков ли тут?

Твердо убежден, что даже в условиях рыночной экономики дети должны обучаться всему бесплатно. Иначе, когда они подрастут, а мы состаримся, они отплатят нам тем же.

Хотелось бы знать, а что думают на этот счет Красноярский областной Совет народных депутатов, горсовет и их исполнительные комитеты?

Александр КУДИНОВ.

Анатолий ДОКУЧАЕВ

ОПЕРАЦИЯ «ОВЕРФЛАЙТ»

В 8 часов 53 минуты 1 мая 1960 года под Свердловском советские ракетчики уничтожили американский самолет-шпион, пилотируемый Френсисом Пауэрсом. Летчик выбросился с парашютом. Об этом в то далекое время рассказали все советские газеты, многие зарубежные издания. А вот о том, что через тридцать минут после первого ракетного пуска трагически погиб летчик-истребитель старший лейтенант Сергей Сафронов, летевший на перехват цели, не сообщалось. Самолет был сбит ракетчиками той же части...

Н. С. Хрущев нервничал на трибуне Мавзолея. Однако, сдерживая чувства, улыбался приветственно колоннам москвичей, вышедших на Первомайскую демонстрацию. Ранним утром ему сообщили: иностранный самолет пересек на юге Государственную границу СССР и на большой высоте идет к Уралу. С какой целью запущен и кем? Есть ли на борту оружие? На эти вопросы у предсовмина ответа не было. Приняли решение — пресечь полет.

Никита Сергеевич позвонил находившемуся на трибуне Маршала Советского Союза Бирюзову и распорядился:

— Сергей Семенович, узнай, как дела...

Маршал вернулся, но добрых вестей не принес. Затем тот, кто внимательно наблюдал за трибуной, мог заметить, как Хрущев тряс руку одному из военачальников. Покинув второй раз Мавзолей, главнокомандующий Войсками ПВО страны Бирюзов принес радостную весть — самолет сбит первой ракетой. И Хрущев тут же, на трибуне, поздравил маршала.

...Начало полного драматизма события — 5 часов 36 минут. В тот момент американский разведывательный самолет типа Локхид У-2, вылетевший с аэродрома Пешавар в Пакистане, вторгся в пределы СССР в районе Кировабада. А минут за пятнадцать до этого тридцатилетний пилот старший лейтенант военно-воздушных сил США Френсис Пауэрс, сунув пачку сигарет «Кент» в карман, привязался ремнями к спинке сиденья самолета. На черной обшивке машины, как и на серебристом комбинезоне летчика, не было никаких знаков, нашивок, с тем чтобы нельзя было установить государственную принадлежность «визитера». Чуть позже Френсис надвинул пластмассовый фонарь кабины, и самолет рванулся по крутой параболе вверх. Считанные минуты, и У-2 взмыл на высоту примерно 20 тысяч метров. Вскоре он приблизился к советской границе.

Задачу Пауэрс имел сложнейшую: пересечь территорию нашей страны от района Памира до Кольского полуострова в целях разведки военных и промышленных объектов с помощью фотографирования, вскрыть радиолока-

ционную сеть. Чтобы не выдать себя, пилоту строгой запретили поддерживать радиосвязь и с аэродромом в Пешаваре, и с американской базой в Инджирлике (Турция), где дислоцировалось шпионское авиационное подразделение «10—10». Поэтому на границе летчик передал два щелчка, Пешавар ответил одним: мол, продолжайте полет в соответствии с планом. Организаторы полета рассчитывали: высоты в 20—22 тысячи метров не одолеть.

Рассказывает бывший военный летчик майор в отставке Борис Грайрович Айвазян:

— Вспоминаю то время, и холодок — по коже... Каждодневно — боевая тревога. И это в центре страны. Беспокойство доставляли американские самолеты. 9 апреля один нарушил границу на юге. По струйным течениям запускались воздушные шары с развед-аппаратурой. Сбивали их. Я тоже один уничтожил — с шестого захода. В полку шутили, мол, не смог с первого захода снять неподвижную цель. А ведь в неподвижности вся сложность, попробуй попади, когда «миг» несется с огромной скоростью на маленький шар, который, кажется, мчится на тебя. Мы постоянно находились на аэродроме, в высотнoкомпенсирующих костюмах, в готовности немедленно взлететь. Особенно доставалось нам с капитаном Геннадием Гусевым — командиром эскадрильи перехватчиков: дежурили чаще других. МиГ-19 с РЛС не все тогда у нас освоили. А замкомполка Герой Советского Союза Александр Вильямсон часто говорил, не сегодня-завтра может быть реальный бой. В таком состоянии и встретили мы, уральцы, непрошеного гостя. Разумеется, такое же напряжение — у американцев. Разве не волновались причастные к полету? Пауэрс до пересечения нашей границы сделал 27 вылетов на У-2, пробыл в воздухе 500 часов, но пересекая границу, как он признался позже, нервничал и его одолевал страх.

Можно ли было пресечь шпионский полет до Урала? Разумеется, но только в районах дислокации зенитных ракетных комплексов.

— Уверенности в том, что сможем гарантированно поразить цель, — вспоминает бывший летчик полковник в отставке Н. Горлов, — ни у кого не было — отсюда и нервное напряжение. Волновались от командующего истребительной авиацией генерала Евгения Яковлевича Савицкого до рядового пилота, ракетчика. Слишком высоко шла цель...

В тот день, 1 мая, на аэродроме боевое дежурство несли заместитель командира эскадрильи капитан Борис Айвазян и летчик старший лейтенант Сергей Сафронов. По сигналу боевой



На снимке: Сергей Сафронов.

тревоги взлетели в 7 часов 3 минуты. Через 32 минуты были в аэропорту Кольцово — в Свердловске. А дальше... Предоставим вновь слово Б. Айвазяну — непосредственному участнику тех событий:

— В Свердловске самолеты срочно начали заправлять горючим. Быстрее наполнили баки истребителя Сергея. Как ведущий, я пересел в его машину в готовности взлететь по приказу на перехват противника. Однако взлет задержали на 1 час 8 минут (у летчика сохранился полетный лист. — А. Д.). На аэродроме случайно оказался самолет Су-9 — капитан Игорь Ментюков перегонял истребитель с завода в часть. Машина совершеннее МиГ-19, а главное — практический потолок у нее до 20 тысяч метров. Правда, к бою она не была готова, отсутствовало вооружение, летчик — без высотнoкомпенсирующего костюма.

На КП, видимо, точно определили высоту самолета-незнакомца и поняли — достать его мог только Су-9. Капитану Ментюкову и поручили перехватить У-2 на подходе к Свердловску. По включенной рации я слышал переговоры между КП и летчиком. «Задача: уничтожить цель, таранить, — прозвучал голос штурмана наведения. Секунды молчания, а потом: — Приказал «Дракон» (фронтальной позывной Савицкого).

Не знаю, звонил сам Савицкий или приказ подкрепили его именем, но я понял: летчик обречен, шел на верную смерть. Таранить на такой высоте без высотнoкомпенсирующего костюма, без кислородной маски... Видимо, иного хода у командования на тот момент не было. «А ракеты?» — возразит иной читатель. Дело в том, что атака проводилась первоначально южнее Свердловска. Противник мог обогнуть город, обойти место дислокации ракетных дивизионов.

Продолжение следует

ШТУРМОВИК СУ-25 «ГРАЧ»

В марте 1979 года летчик-испытатель Владимир Ильюшин поднял в небо новый самолет, созданный в конструкторском бюро имени П. О. Сухого. Машина, предназначенная для непосредственной поддержки сухопутных войск, получила обозначение Су-25. В дальнейшем среди летного и технического состава укоренилось еще одно, неофициальное, название этого самолета — «Грач».

Штурмовик Су-25 отличается высокой боевой живучестью, которая обеспечивается хорошим бронированием кабины пилота, а также жизненно важных агрегатов, систем и узлов. Топливные баки протектированы и заполнены специальным пористым материалом, предотвращающим взрыв при поражении.

В сравнении с американским тяжелым штурмовиком А-10, Су-25 выгодно отличается большей скоростью полета и высокой маневренностью, которые обеспечиваются за счет более высокой



тяговооруженности, лучшей аэродинамики и мощной механизации крыла (включающей элероны, закрылки, маневровые предкрылки и расщепляющиеся

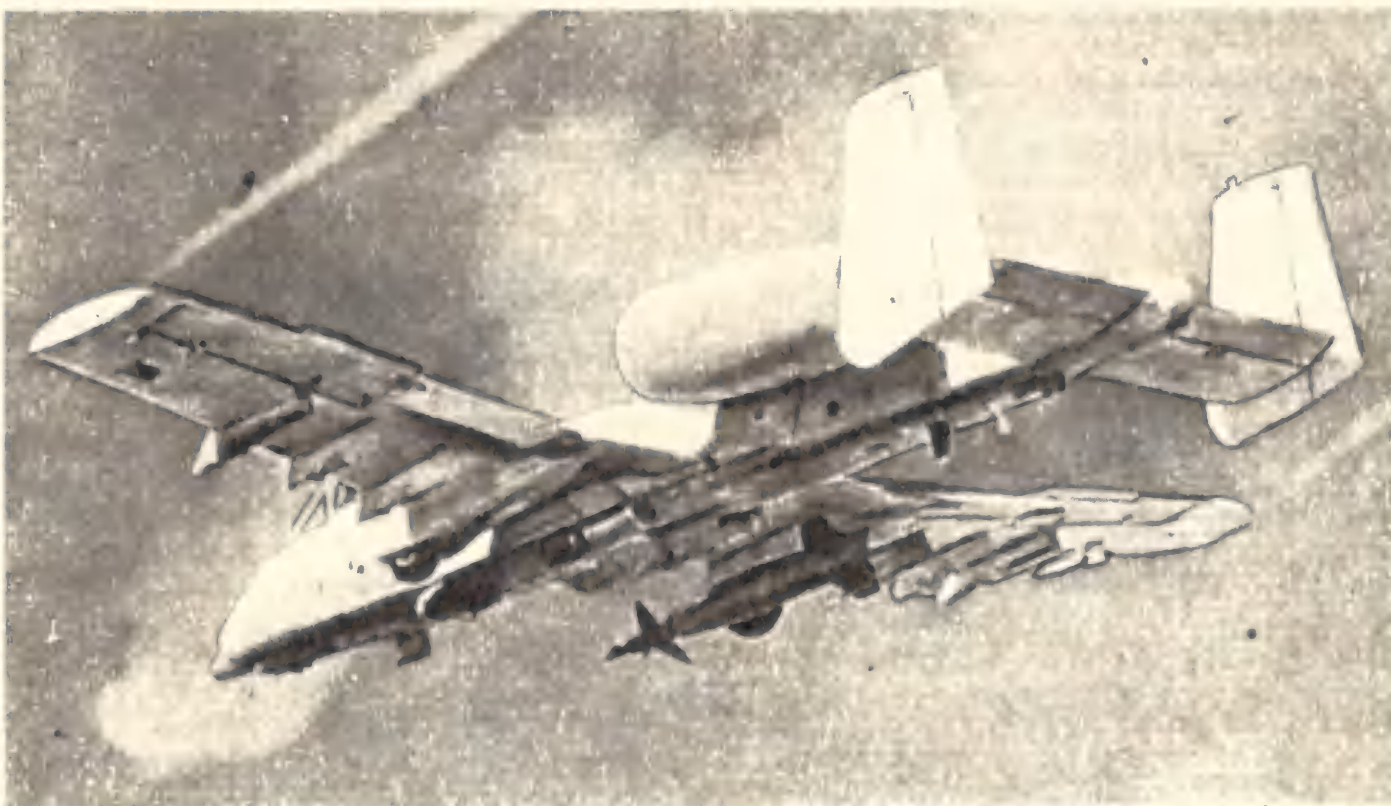
тормозные щитки на законцовках).

На Су-25 установлены два надежных компактных двигателя Р-96Ш тягой по 4100 кгс, позволяющие самолету летать

А-10А «ТАНДЕРБОЛТ»

В 1967 году ВВС США, учитывая опыт боевых действий авиации во Вьетнаме, выдали тактико-технические требования на разработку самолета-штурмовика, предназначенного для непосредственной поддержки войск на поле боя и поражения бронетанковой техники. В конкурсе участвовали 12 фирм. К концу 1970 года для дальнейшей разработки были выбраны фирмы Нортроп (с проектом А-9) и Фэрчайлд Рипаблик (с проектом А-10). Они построили по два опытных самолета, которые полетели почти одновременно в мае 1972 года. В январе семьдесят третьего, после завершения конкурсных испытаний, победителем был объявлен самолет А-10. Фирма Фэрчайлд Рипаблик получила контракт на его производство, которое велось с 1975 по 1983 год.

Штурмовик А-10А имеет довольно необычную компоновку и по внешнему виду больше напоминает самолеты периода второй мировой войны. Дело в том, что в отличие от других боевых



самолетов 60—70-х годов он предназначался для действий на малой скорости, исключительно с малых высот, когда летчик должен визуалью обнаружить цель и расстрелять ее из пушки.

Вооружение самолета включает 30-мм семиствольную пушку СА-8/А со скорострельностью до 400 выстр./мин и бое-

запасом 1174 снаряда. Кроме того на 11 узлах внешней подвески могут размещаться бомбы, ракеты, контейнеры с 23-мм пушками общим весом до 7258 кг.

В связи с тем, что А-10А предназначен для действия у самой земли и подвергается сильному обстрелу, он обла-

«СТЕНД-БЮЛЛЕТЕНЬ». ОБМЕН-ПОКУПКА. ОБЪЯВЛЕНИЯ

415, 212, 217, Ту-104

415, 212, 217, Ту-104

415, 212, 217, Ту-104

262, Ла-5, Ми-2, Як-3, МиГ-21,
ЛаГГ-3, Пе-2, Ту-2 и др.

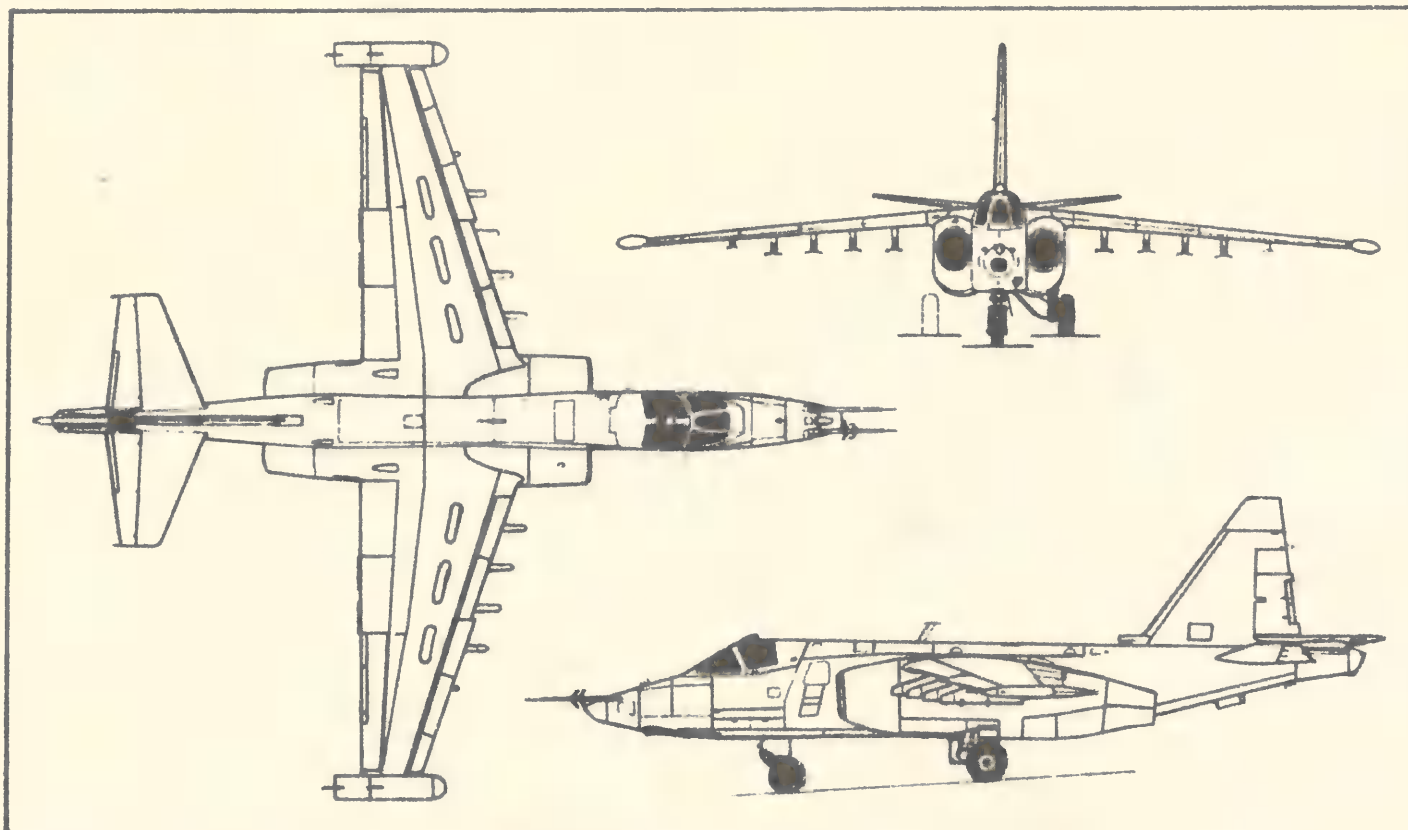
182, 262, 233, 291, 207, МиГ-21

Ил-2, Як-3, Су-7, Ла-5, Ту-2, Пе-2,
МиГ-3—21 и др.

364059, ЧИ АССР, г. Грозный, ул.
Жигулевская, 10-35,
Сивягину А. В.

364059, г. Грозный, ул. Жигулевская,
8-77,
Беловскому В. Ю.

364059, г. Грозный, ул. Жигулевская,
8-77,
Беловскому В. Ю.



у земли со скоростью до 975 км/ч. Штурмовик вооружен встроенной двухствольной 30-мм пушкой с боезапасом 250 снарядов и может нести на десяти

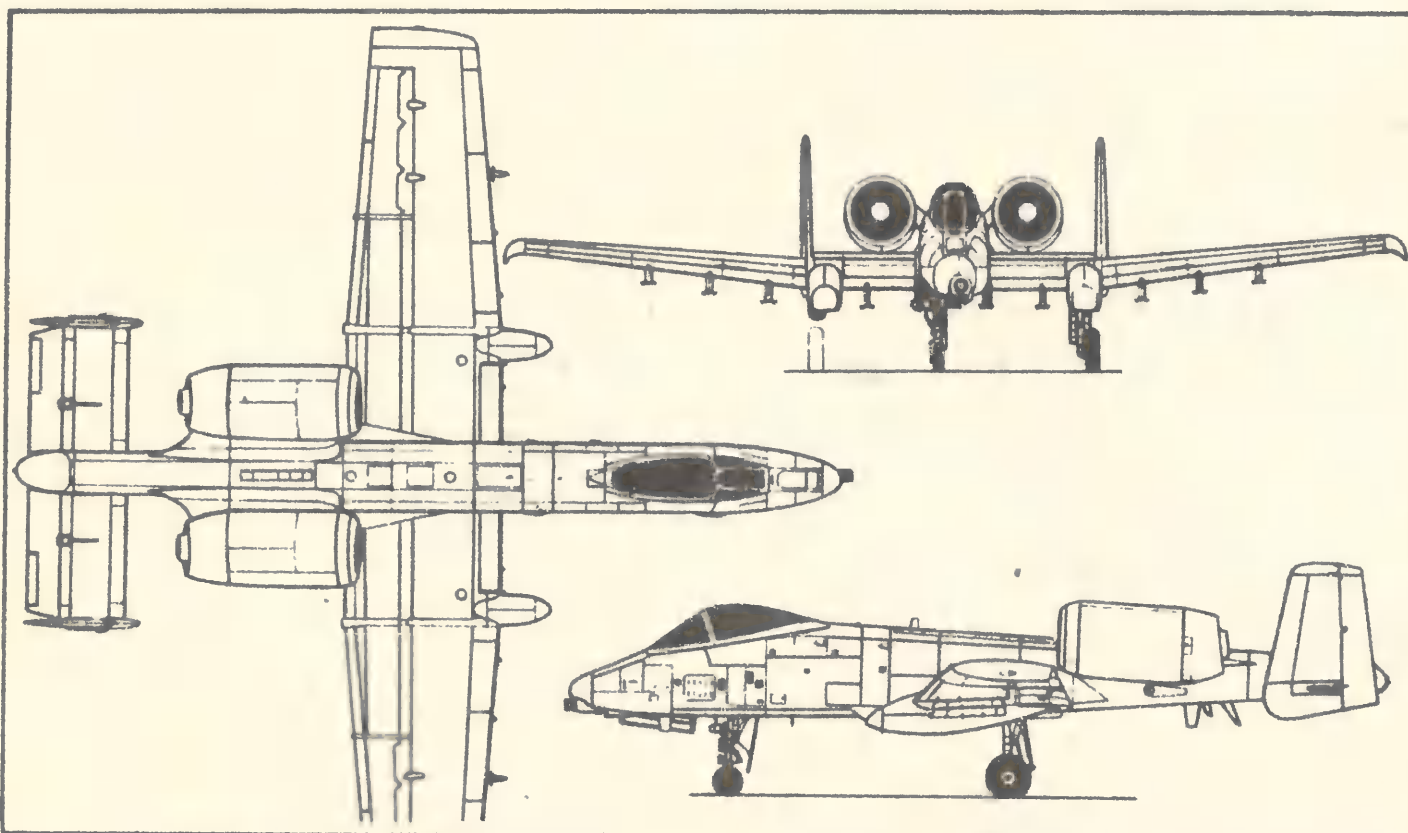
подкрыльевых пилонах до 4,4 тонны боевой нагрузки, включающей в себя бомбы, НУР, контейнеры с 23-мм пушками и управляемые ракеты класса «воздух—

поверхность». Для эффективной обороны от истребителей противника Су-25 вооружается также ракетами класса «воздух—воздух» ближнего радиуса действия.

Самолет прост в эксплуатации, причем весь комплекс аэродромного технического обслуживания выполнен мобильным и может перевозиться самим самолетом в контейнерах, подвешиваемых под крылом.

ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ Су-25

Длина самолета, м	15,53
Размах крыла, м	14,36
Высота самолета, м	4,8
Нормальная взлетная масса, кг	14 600
Максимальная взлетная масса, кг	17 600
Максимальная скорость у земли, км/ч	975
Потолок, м	7000
Максимальная дальность полета с полной боевой нагрузкой, км	1250



дает очень высокой боевой живучестью. Броней защищены двигатели, кабина пилота, барабан, в котором размещаются снаряды и пушка. Топливные баки протектированы и заполнены поропластом. На самолете применена рациональная компоновка. Так, двигатели разнесены, что предотвращает пораже-

ние их одним снарядом. Сопла двигателей несколько отклонены вверх и экранируются стабилизатором, что уменьшает инфракрасное излучение в сторону земли. Силовые установки расположены высоко и не засасывают посторонние предметы с ВПП. Кроме того они экранируются крылом от

обстрела с передней полусферы снизу. Вертикальное оперение — двухкилевое, что позволяет самолету продолжать полет даже с одним отбитым килем. Основные стойки шасси в полете полностью не убираются и колеса торчат в потоке. Это частично предохраняет конструкцию в случае вынужденной посадки самолета на живот.

ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ А-10А

Длина самолета, м	16,25
Размах крыла, м	17,53
Высота самолета, м	4,47
Площадь крыла, м ²	47,1
Силовая установка	2×ТРДД Дженерал Электрик TF-34 тягой по 4110 кгс
Нормальная взлетная масса, кг	14 865
Максимальная взлетная масса, кг	22 680
Максимальная скорость, км/ч	700
Крейсерская скорость, км/ч	555
Боевой радиус действия, км	1000
Перегоночная дальность полета, км	4000

«СТЕНД-БЮЛЛЕТЕНЬ» «ОБМЕН-ПОКУПКА» «ОБЪЯВЛЕНИЯ»

200, 262, 168, Ту-20. Ил-62,
Л-60-410 и др.

Л-60, 402,

Модели зарубежного производства

И-16, Ла-5, ЛаГГ-3, Як-3-7-9,
МиГ-3, 196

И-15-16, Ил-2, Ли-2, СБ,
МиГ-15, По-2

Модели зарубежного производства и
НОВО

474456, Целиноградская об., г. Степно-
горск, 6 микр-н, д. 18-22,
Сасин А. М.

455036, Магнитогорск, Суворова, 132/4-
85 Куренько В. Д.

226039, Рига, ул. Гагарина, 30-76,
Федотов С. Ф.

Александр КУЗОВКИН,
Александр СЕМЕНОВ

Продолжение. Начало № 7, 9

ИЗ ДОСЬЕ ЛЕТАЮЩИХ ТАРЕЛОК

В самом начале 1979 года в Польше произошел очередной инцидент с НЛО, описанный жителем Холохова Юзефом Койсом, работником небольшой горной электростанции:

«Тогда в среду я ожидал на работе сменщика. Было 6.07—6.08, я смотрел на часы, потому что ожидал товарища, он должен был приехать первым автобусом. Вдруг у меня происходит что-то странное. Падают напряжения на 24-вольтовых аккумуляторах, вылетают предохранители. Ну, я и лечу к агрегату, чтобы снизить обороты турбины. В этот момент сетовое напряжение 220 вольт еще было. Через секунду и оно падает. Стало темно. Ну, я иду с фонариком к турбине, но фонарик тоже не светит, а ведь он-то на батарейке! Дошел я до этой турбины, и тут меня дернуло. Я через платок взялся, но никак не могу обороты снизить. Вдруг смотрю — через окно светит яркий свет желтого цвета, такой сильный, что иголку можно искать. Подбежал я к окну, но глаза себе заслепил — так меня ужасно ослепило. Окна те выходят в сторону Карспрового Верха. Я хотел выбежать на середину машинного зала, потому что начался страшный свист, но не мог от этого света оторваться, как-то меня странно держало... В конце концов я себя пересилил, влетел в зал, а там гул и свист, как будто между двух больших громкоговорителей попал. Выбежал я на поле перед зданием. Вроде бы темно, в 6 утра, а тут над электростанцией, метрах в 100 движется огненный шар. А звук от него, как от реактивного самолета на взлетной полосе, такой рев. И светло от этого шара как днем. Вниз он бросает сноп этого желтого света, на снегу-то он был размером метров 70, и медленно передвигается — так, как пешком идешь. И вдруг исчез в сторону Калатувек. А через минуту нормальный свет, и напряжение у меня появилось. Шар большим не был, может быть, чуть меньше месяца. Ничего там не мигало, контуры были немного смазаны».

В ноябре 1979 г. в Валенсии совершил вынужденную посадку испанский самолет со 119 пассажирами на борту. Как сообщило агентство Рейтер, пилот объяснил, что «причиной этого послужило появление неопознанных летающих объектов». По его словам, НЛО, излучавшие два ярко-красных луча, следовали за самолетом 15 минут. Пытаясь оторваться от назойливых преследователей, пилот снизил высоту, но НЛО «продолжали висеть на хвосте самолета». Как отметило агентство Рейтер, «неопознанные объекты бесследно исчезли перед тем, как в воздух по запросу экипажа были подняты истребители испанских ВВС для расследования этого случая».

Капитан чилийских ВВС Данило Каталан, пилот-инструктор авиабазы Сер-

ро Морено, 20 мая 1981 г. сблизился до расстояния 1,5 мили с НЛО в виде туманной темной массы треугольной формы с двумя небольшими хвостами и некоторое время летел с ним параллельным курсом на своем перехватчике F-5E. НЛО, который был в три раза больше самолета, совершил резкий вираж и за короткое время оторвался от самолета Каталана на скорости в 3—4 маха, двигаясь с огромным ускорением. По сообщению испанского журналиста «Но lo», маневр НЛО был зафиксирован на экране радара контрольного пункта аэродрома, рассказ пилота подтвержден командующим крыла № 1 ВВС генералом Бенжаминем Опасо, командиром эскадрильи Эрнесто Гонсалесом Яарра, а также пятью независимыми свидетелями, которые в этот день, проезжая по шоссе на машине, имели близкую встречу с НЛО и сфотографировали его аппаратом «ПолярOID». Качество и подлинность снимков были изучены и подтверждены тремя независимыми специалистами.

Летом 1983 г. тысячи жителей перуанского города Чимботе, что на севере страны, стали свидетелями необычного зрелища. Странный объект овальной формы в течение 4 минут облетал улицы и площади этого города. По сообщению корреспондента газеты «Кроника», от летящего объекта исходил яркий свет, напоминающий лучи мощных прожекторов. «Стало светло как днем при солнечном свете, — пишет журналист, — несмотря на то, что в городе в результате затяжных проливных дождей вышла из строя система электроснабжения. Затем на большой скорости загадочный объект удалился в сторону Тихого океана».

9 декабря 1983 г. корреспондент ТАСС передал из Ла-Паса:

«Вечером 7 декабря жители боливийского города Оруро впервые за последние годы забыли об экономическом кризисе. В этот вечер они со смешанным чувством страха и любопытства наблюдали полет какого-то неизвестного тела. Сначала объект показался им падающей звездой, затем он вырос до гигантских размеров, меняя цвет от ярко-желтого до синего. Это явление сопровождалось паникой среди домашних животных, которые обратились в бегство и разрушили множество хижин и хозяйственных построек. Таинственный объект наблюдался в течение двух с половиной часов, а затем удалился на северо-восток от города. На следующий день схожий по очертаниям объект появился в местечке Арани, где в течение часа его наблюдали испуганные крестьяне. Животные при его появлении также вели себя беспокойно. Национальная академия Боливии приняла решение создать специальную комиссию для расследования этих случаев, которые специалисты чаще всего объясняют аномальным

свечением некоторых звезд и планет в земной атмосфере».

13 мая 1986 г. в 14.00 в информационном обзоре «Маяка» было отмечена заметная активность НЛО над Бразилией. Бразильские ВВС сообщили о наблюдениях НЛО в воздушном пространстве страны. В одном из описываемых случаев объект или объекты были видны на экране РЛС в течение часа. Пилот самолета, посланного на сближение с НЛО, наблюдал красные, зеленые и белые огни, двигавшиеся со скоростями от 250 до 1500 км/час и «нырявшие» в океан.

Корреспондент «Известий» в Мапуту в номере от 27.02.88 г. пишет:

«После того, как я передал в «Известия» сообщение о загадочном объекте, который видел в небе с борта самолета, вылетевшего из Бейры, пришла издающаяся в этом городе газета «Диариу ди Мозамбик». Там опубликованы три фотографии НЛО и рассказ о том, как его наблюдали многие жители города.

Наблюдение на метеорологической станции велось в бинокль, но и невооруженным глазом был виден ярко светящийся объект, неподвижно зависший над Бейрой. По данным местной станции, это был не искусственный спутник и не зонд. Продолговатое тело имело два «уса» и два ярких «глаза». Как сообщил командир пассажирского самолета Боинг-737 национальной авиакомпании ЛАМ, он видел из пилотской кабины светящийся НЛО и включил самолетные фары, как бы привлекая его внимание. В этот момент оба «глаза» загадочного объекта потухли и он стал отваливать в сторону, быстро скрывшись в южном направлении...»

Как сообщило агентство Синьхуа из Урумчи, административного центра Синьдзян-Уйгурского автономного округа, в 21.35 18 марта 1988 г. пассажиры самолета, летевшего на высоте 11 тысяч метров из Пекина в Урумчи, заметили в небе объект размером с баскетбольный мяч. Он двигался справа, навстречу самолету. Экипаж связался с аэропортом и выяснил: в небе в этот момент самолетов не было. Летчики послали звуковой сигнал в сторону объекта, но ответа не получили. Через три минуты он изменил направление и стал двигаться на север. Затем он расцепился на две части: одна напоминала маленький мяч, другая — стручок фасоли. Они крутились с большой скоростью и в 21.48 исчезли в небе. Через полчаса пассажиры самолета снова наблюдали неизвестный объект в том же районе.

Окончание следует

Прежде чем «Спейс-Шаттл» поднялся в небо, в США проводились многочисленные эксперименты с орбитальными ракетопланами, воздушно-космическими самолетами и аппаратами с несущим корпусом, которые позволили накопить столь необходимый для создания такой сложной инженерной конструкции опыт. Еще в 1963 году специалистами фирмы Боинг был разработан воздушно-космический самолет X-20 «Дайна Сор» (от слов «динамика» и «планирование»), полет которого по орбите должен был происходить под воздействием как центробежных, так и аэродинамических сил. Запуск самолета осуществлялся при помощи ракеты-носителя «Титан 3С». Затем на испытания поступил аппарат М2-Ф2 с несущим корпусом, разработанный специалистами НАСА и фирмы Нортроп. Для испытательного полета его подвешивали на пилоне под крылом самолета В-52, от которого он отделялся на высоте 13 800 метров и совершал планирующий спуск и посадку.

Затем на околоорбитальных скоростях и высотах по программе PILOT испытывался беспилотный корабль X-24А, который был сконструирован фирмой Мартин Мариэтта по контракту с ВВС. X-24А поставили на авиабазу ВВС в Эдвардсе 11 июля 1967 года. Летные качества, продемонстрированные им в режиме активного полета и планирования, вновь подтвердили справедливость концепции управляемых кораблей многоцелевого использования с корпусом несущих очертаний.

Новым шагом на пути создания «Спейс-Шаттла» стал аппарат X-24Б, основная конструкция которого, двигатель и кабина взяты у X-24А. Размеры корабля были увеличены, каплевидная форма заменена на клиновидную с длинным иглоподобным носом. Очертания корпуса приобрели конфигурацию «двойной дельты», что обеспечивало большую подъемную силу при планировании. X-24Б летал на меньших скоростях и высотах, чем X-24А. Садилась машина в режиме планирования на дно сухого озера в Эдвардсе и на обычную ВПП.

Во время летных испытаний подъем аппарата производился на подвеске В-52. X-24Б имел собственный маршевый ракетный двигатель компании Мортон Чиоколь. Первоначально он развивал тягу в 8480 фунтов, а после модификации — 9800 фт. Кроме того, X-24Б оснащался двумя ракетными двигателями фирмы Белл на водородно-пероксидном топливе, которые предназначались для увеличения тяги и осуществления посадки корабля.

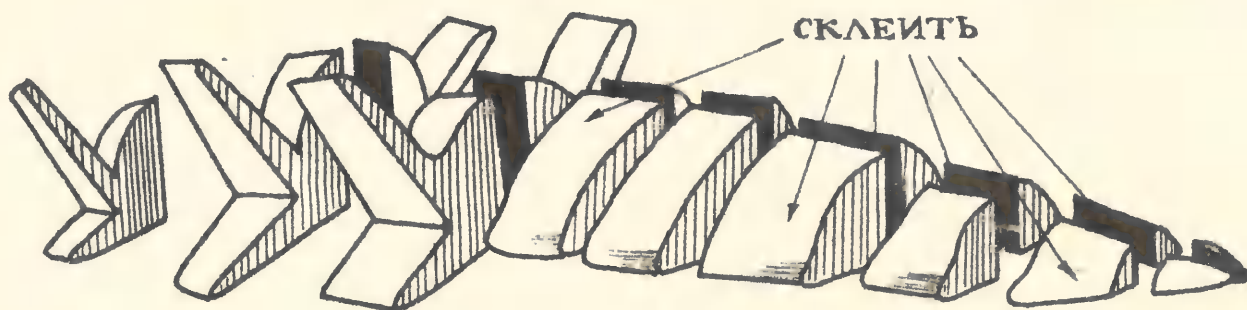
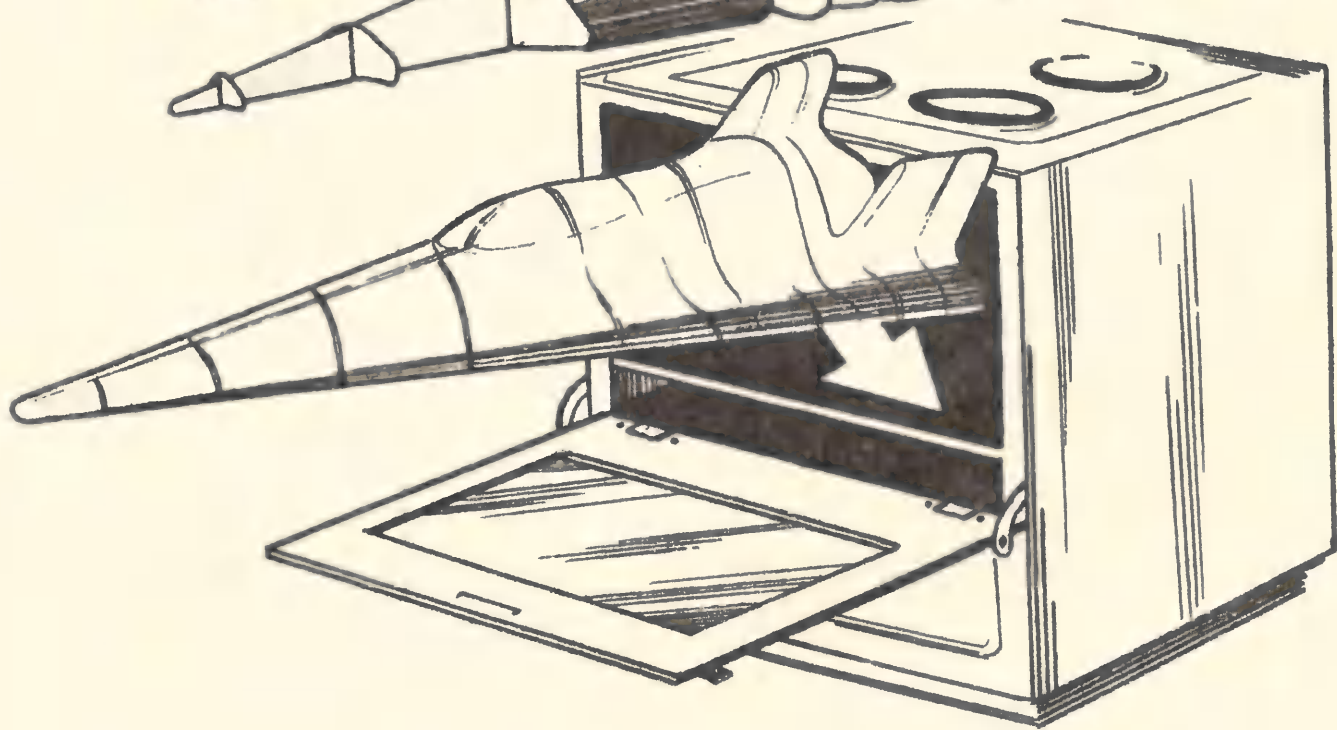
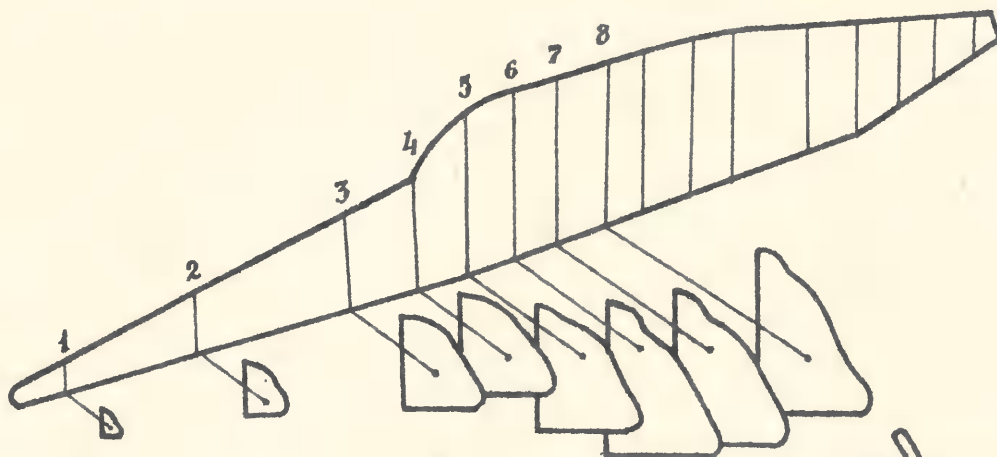
Серия летных испытаний X-24Б проводилась с 1 августа 1973 года по 26 ноября 1975 г. и включала ряд пилотируемых полетов. После завершения программы X-24Б был выставлен в музее ВВС США на базе ВВС Райт-Паттерсон в Дайтоне, штат Огайо.

Для любителей масштабного моделирования модель аппарата X-24Б (рис. 1) может представлять большой интерес прежде всего из-за возможности использовать для ее изготовления такой материал, как пластика. Удобный в

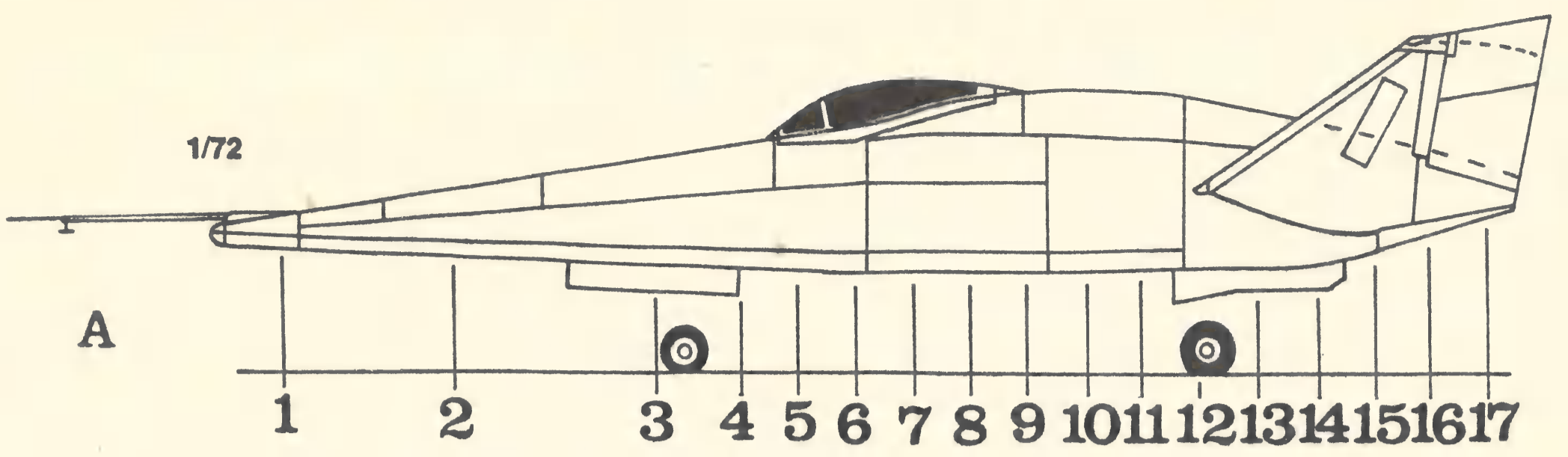


Текст В. ШПАКОВСКОГО,
рисунки И. ЗЕЙНАЛОВА.

РАКЕТОПЛАН ИЗ ПЛАСТИКИ



172



A

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

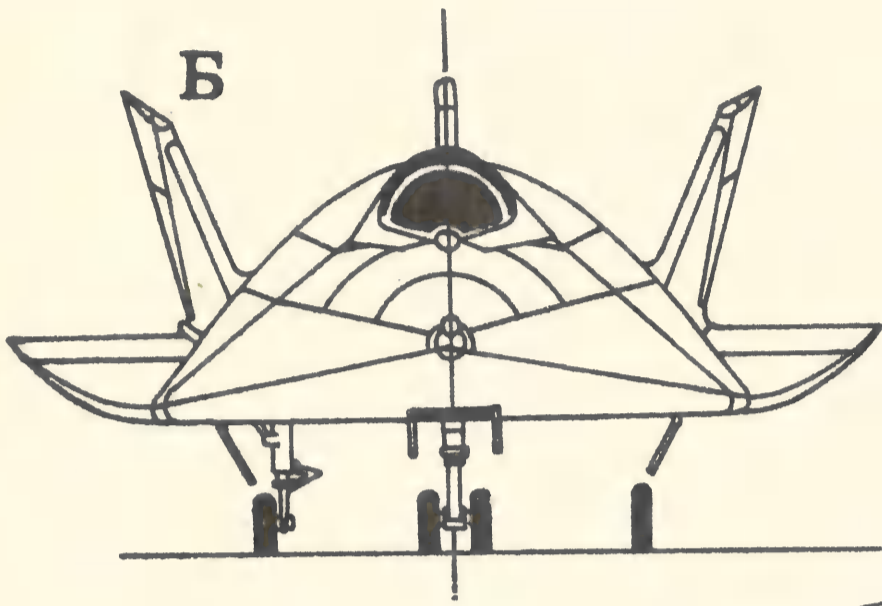
13

14

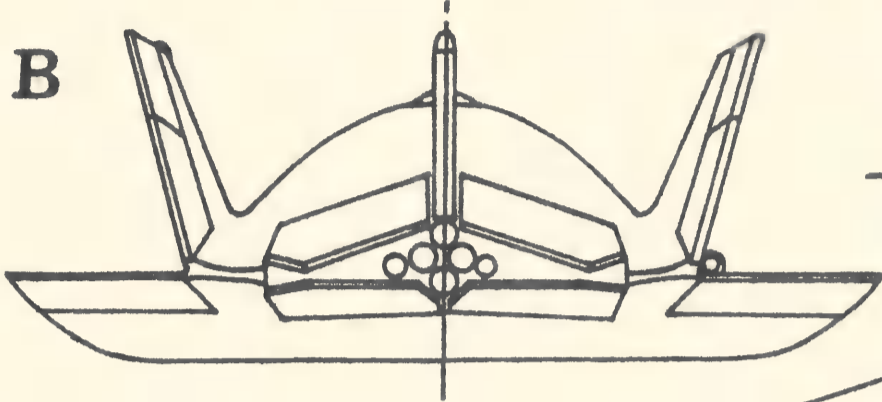
15

16

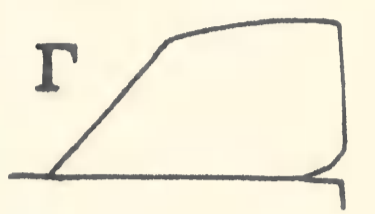
17



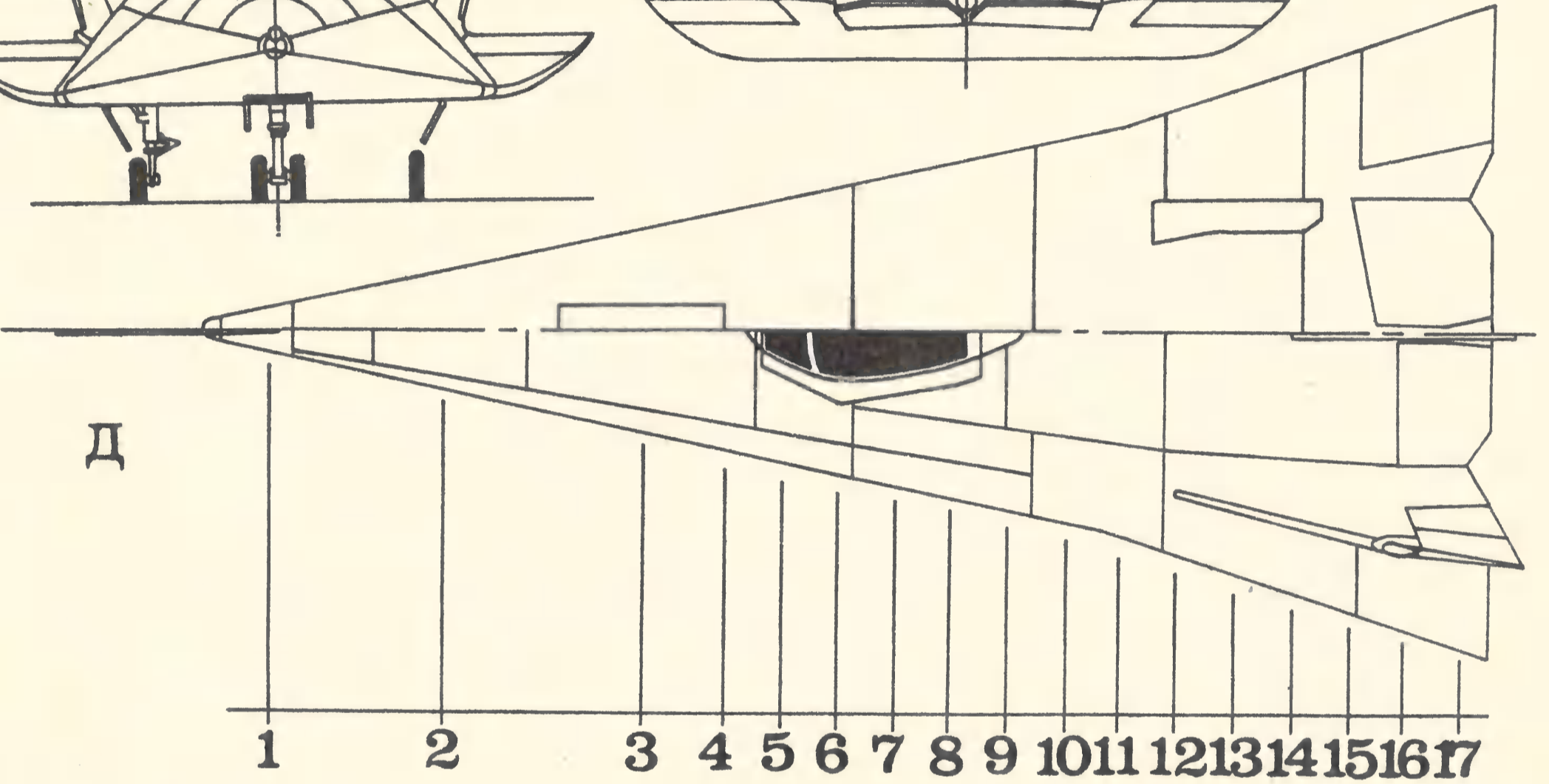
Б



В



Г



Д

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

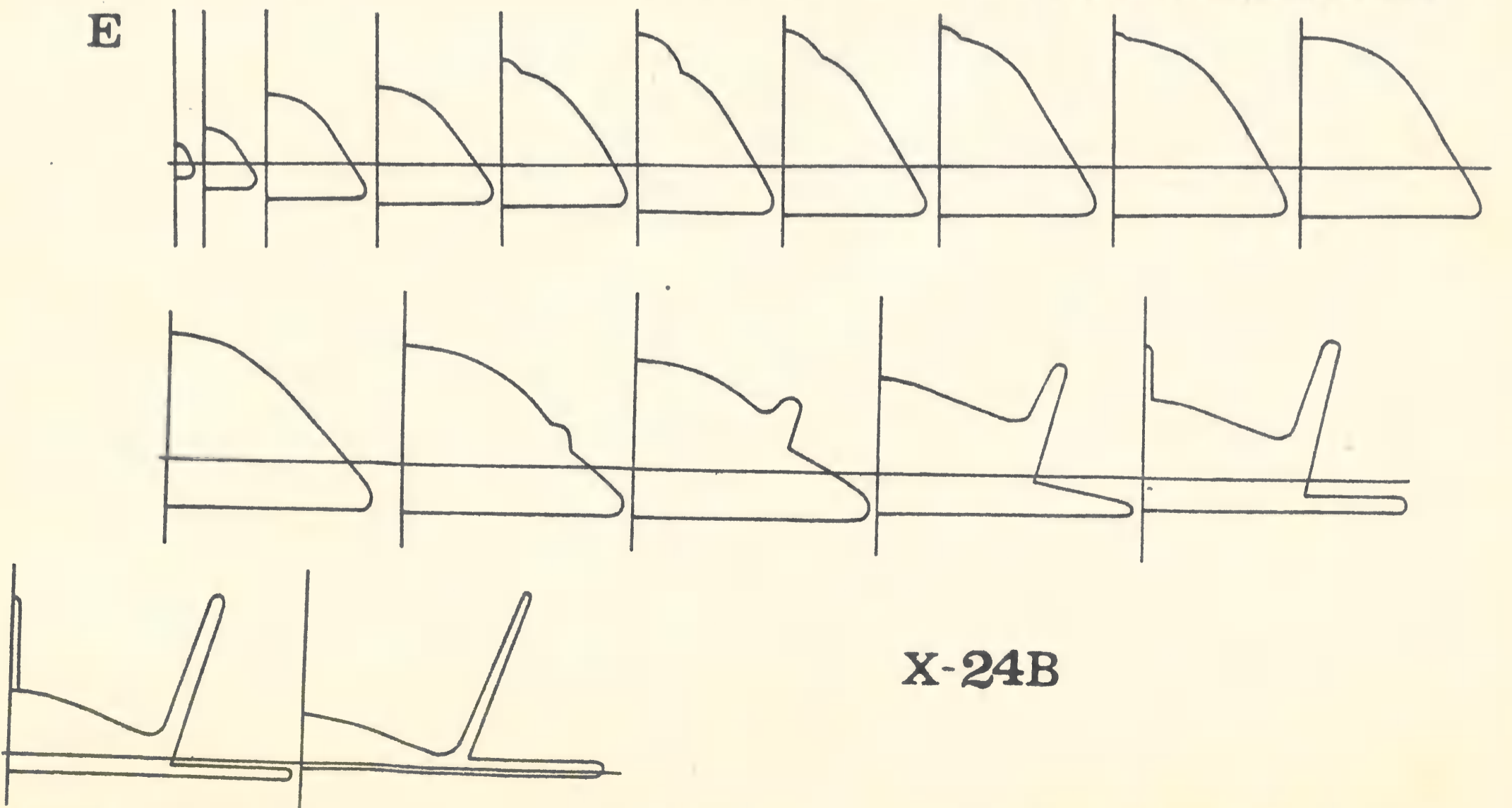
14

15

16

17

Е



X-24B

Сергей АКСЕНОВ

ПОСТЯПОНСКИЙ МАРАФОН

По многочисленным просьбам читателей рассказываем, что же на самом деле происходит с отбором журналистов для космоса.

На первый взгляд, все походило на обычную диспансеризацию: общие анализы, рентген, электрокардиограмма, осмотр врачами. И все-таки ни на минуту не покидало ощущение чего-то необычного. Поразило прежде всего отношение медиков к своим пациентам. Все буквально лучилось доброжелательностью.

Несколько необычной была сама процедура осмотра. Так, у терапевта Л. Филатовой я довольно быстро научился дышать по системе йогов, когда воздух «набирается» не только в легкие, но и в другие части тела. Благодаря этому Лариса Михайловна могла более тщательно обследовать пациента. Надолго запомнится и «пулеметный» допрос, который учинила невропатолог Елена Александровна Ильина. Стоило немалых трудов вразумительно отвечать на ее порой несколько странные вопросы и тесты, не попав при этом впросак. И сегодня хорошо помню чувство обреченности, появившееся в кабинете хирурга. Нет, Олег Алексеевич Смирнов был исключительно приветлив и доброжелателен. Суровыми, а порой и вовсе жестокими становились в этом кабинете некоторые цифры. Хотя наш отбор, прямо скажем, мало чем походил на конкурс красоты, но антропометрические данные, тем не менее, играли немаловажную, а то и решающую роль. Существует ряд ограничений, которые, кстати, и стали главным препятствием на пути в космос для некоторых моих коллег. Так, рост

сидя не должен превышать 94 сантиметра, размер обуви — не более 45-го, максимально допустимый вес — 85 килограммов... Это и многое другое продиктовано жесткими параметрами скафандров и кресла.

Самое серьезное испытание первого этапа — проба КУК (кумуляция ускорения Кориолиса). Когда меня пригласили «куковать», внутренне я был готов к этой пробе. Но, увидев кресло, в которое предстояло опуститься, приятных эмоций не испытал. Внешне оно чем-то походило на электрический стул. А спинка, выполненная в форме трубы или небольшого столба, почему-то и вовсе заставила вспомнить времена священной инквизиции.

Врач Лариса Николаевна Захарова пристегнула к руке и ноге датчики, замерила давление, надела мне темные очки, и началось вращение. По команде я должен был постепенно наклоняться и распрямлять туловище. Распрямлять почему-то было труднее. В один из моментов вдруг показалось, что туловище вращается в одну сторону, а голова в другую. Но вопрос доктора: «Как самочувствие?» — помог прийти в себя. Выдавил: «Нормально».

После предупреждения, что одна минута прошла, кресло остановилось. Настолько резко, что создалось впечатление, будто вылетаю из него. Снова замерили давление. И вновь вращение. Теперь в другую сторону.

После завершения двухминутной пробы (а в стационаре будет уже 15 минут) Лариса Николаевна, отметив мою «умеренную бледность» и отсутствие испарины, поинтересовалась, какие ощущения в желудке. Я был предельно

работе, легко отверждаемый в духовом шкафу, он хорошо обрабатывается различными инструментами, легко полируется наждачной бумагой и склеивается эпоксидным клеем. Если сравнивать пластику с деревом или полистиролом, то для моделиста-копииста последняя куда предпочтительнее, хотя и требует специальных навыков и технологий.

Прежде всего нужно сделать «остов» модели по проекциям А, Д и сечениям Е (рис. 2). Здесь возможны два варианта. Первый, когда профили корпуса будут вырезаны из тонкой жести или трансформаторной латуни, и второй, когда эти же профили вырезаются из простой чертежной бумаги. В первом случае изготовление остова потребует больше труда, зато облегчается изготовление непосредственно пластикового корпуса. Во втором случае из-за того, что бумага может деформироваться, более трудоемкой становится лепка корпуса и его обжиг.

В обоих случаях дальнейшее изготовление модели происходит путем заполнения промежутков между профилями пластикой и разглаживанием ее по обводам (рис. 3).

— Тщательно проработанный корпус (на этой стадии, вдавливая в пластику тонкую проволоку, можно получить раскрой панелей корпуса и оперения) ставится в духовой шкаф с открытой дверцей, где пластика полимеризуется под воздействием тепла. Как только поверхность пластики начнет приобретать коричневый оттенок, обжиг прекращают. Корпус и без нагрева «дойдет» за счет накопленного жара.

Охлажденное до комнатной температуры изделие легко разбирается на части, а металлический остов можно использовать повторно. Пластика хорошо склеивается эпоксидным клеем, на основе которого приготавливается и шпаклевка для заделки мелких дефектов. Прежде чем работать со шпаклевкой, корпус необходимо загрунтовать жидко разведенной эпоксидной смолой, которая хорошо впитывается в отвержденную пластику и придает ее поверхности большую прочность. Готовый корпус обрабатывается наждачной бумагой.

Перед покраской нитроэмалью грунтовка эпоксидной смолой обязательна, так как из-за особенностей химического состава пластики обычные нитро-краски на ее поверхности долго сохнут. Исключение составляют нитроэмали с добавлением для матовости зубного порошка или крахмала. При нанесении кисточкой и при покраске аэрографом они высыхают очень быстро.

Цвет копии может иметь несколько вариантов, начиная от серебристо-серого, белого и темно-серого снизу и белого сверху. На внешних поверхностях боковых килей желтые полосы с черной окантовкой и буквами НАСА. Оознавательные знаки национальной принадлежности стандартные для ВВС США. Кабина пилота выполняется заодно с корпусом и имитируется темно-синей краской. Стойки шасси красятся «под серебро», покрышки колес — «под резину».



честен: «Что-то есть захотелось». Улыбнувшись, она предложила подняться на второй этаж, где нас, кандидатов, ждал чай с вареньем, попутно заметив, что пробу я перенес хорошо. И я, недоумевающая, как Валерий Быковский умудрился выдержать 45-минутное вращение, побрел на второй этаж.

Стационарное обследование я проходил одним из последних.

В отличие от своих гражданских коллег я проходил обследование в гордом одиночестве. По каким-то неведомым причинам нас из единого отряда журналистов разделили на два «лагеря»: гражданских и военных.

Прибыть к сроку, указанному в телеграмме Центрального военного научно-исследовательского авиационного госпиталя, не удалось. Причиной послужило отсутствие служебно-политической характеристики. Как все-таки сильна наша бюрократическая машина, если даже в таком деле невозможно избежать анкетных барьеров!

Времени на раскачку мне не дали. Начальник клинико-физиологического отделения полковник медицинской службы Владимир Михайлович Меркулов (через руки которого прошел не один десяток космонавтов) тут же ознакомил с довольно внушительным планом обследования и сразу же назначил первые процедуры

Представления о здоровье человека, мечтающего об авиации, а тем более покорить космос, менялись день ото дня. Раньше я был твердо убежден в истинности гагаринского высказывания, что у человека, решившего посвятить себя профессии космонавта, «не должно быть ни одной царапины в организме». Но вскоре понял, что это далеко не так. Без царапин, как выяснилось, не обойтись. Более того, они, оказывается желательны. Уже на второй день мне дали понять, что тонзиллоэктомию (попросту — удаления миндалин) мне не избежать. Как и удаления нескольких зубов тоже. Самое интересное, что для жизни на Земле подобное оперативное

вмешательство абсолютно не нужно. Но вот в космос лететь без этого уже нельзя. Почему? Все очень просто: от любого очага инфекции надо избавляться. Ведь те же миндалины могут воспалиться накануне полета, а еще, и того хуже, уже на орбите. Что тогда? Придется возвращать корабль, неся при этом огромные материальные потери плюс невыполнение намеченной исследовательской программы. Печальный опыт подобных капризов здоровья, как выяснилось, берет свое начало с самого первого полета человека в космос. Читая различные книги о полете Гагарина, я был уверен, что у него накануне старта никаких проблем со здоровьем не возникло. А в ЦВНИАГе с большим удивлением узнал, что перед самым полетом у Гагарина начался гнойный гайморит, и ему, с большим трудом уговорившему врачей, было сделано пять (!) проколов из носа в гайморову пазуху.

Опуская множество других обследований и процедур, хочу подробнее рассказать о встрече с психологом. Уж больно много был наслышан о том, что он может запросто разложить тебя по полочкам... Многие летчики, проходящие в госпитале ВЛК, с некоторой дрожью переступают порог этого кабинета. Подполковник медицинской службы Виктор Филиппович Козенюк буквально забросал различными тестами. Здесь были и бланк самооценки, и проверка на эмоциональную реактивность, распределение и переключение внимания, способность оперировать пространственными понятиями, логическое мышление... Я считал и писал, раскладывал картинки, гасил кнопки, управлял самолетом. Делал все это, как мне казалось, спокойно, но датчик, закрепленный на ухе, фиксировал в это время пульс — 120 ударов в минуту.

Венчал «психическую» атаку «талмуд», состоящий из 566 вопросов, предназначенный для изучения личностных особенностей. Ответить на все

вопросы нужно было в течение часа. Причем делать это, не задумываясь, ибо, по мнению психологов, лишь первая (мгновенная) реакция — твоя личная. Ну а как было не задуматься, если вопросы были сплошь и рядом из числа провокационных: «Люблю ли играть в азартные игры на небольшие ставки?», «Предпочел бы я работать с женщинами?». Или, например, «Хочется ли мне временами выругаться?». Вспомнив одну из последних процедур и тут же тихо выругавшись, пришлось утвердительно ответить на этот вопрос. Короче говоря, через час, то краснея, то бледнея, я дал ответ на последний вопрос. Но переживания за сохранение морального облика оказались напрасными. Врач-психолог, не считывая каждый ответ, попросту накладывает сетку-трафарет на мои «галочки» и получает правдивую психологическую картину личности. По имеющемуся коду этот тест позволяет получать двенадцать основных показателей личностного профиля и около двухсот дополнительных. Так что для психолога никаких секретов ты уже, действительно, не представляешь.

Откровенно говоря, смущало, почему конкурс возник, скажем, не годом-двумя раньше, а именно минувшей весной, словно альтернатива «зарвавшегося» японцу? Получилось, что моему участию в подготовке к полету мы оказались обязанными нашему восточному коллеге. Так сказать, по-японски марафон.

Внезапный «дар», словом, достался журналистам. Хотя, на мой взгляд, больше заслужили конкурс наши авиационные спортсмены. Но... проверку прошел выпускник аэроклуба ДОСААФ, военный летчик 1-го класса, журналист из «Красной звезды» полковник Андришук Александр Степанович. Впрочем, показал он мне и удостоверение корреспондента журнала «Крылья Родины».

В этой кандидатуре, мне кажется, есть резон.

«СТЕНД-БЮЛЛЕТЕНЬ» «ОБМЕН-ПОКУПКА» «ОБЪЯВЛЕНИЯ»

Модели самолетов 1/72,
боевой техники 1/72 и
1/35, мотоциклов 1/12

232, 431, 415, 328, 273, 203, 245, 171, 197, 243, 214, 200, 356,
МиГ-21

203, 266, 186, 157, 245, 256

408, 415, 431, 328, 212, 256,
166, 157 и др.

415, 402, 217

349, 415, 199, Ту-104Б,
Хе-126А

Автомобили (металл)
Мачбокс из серии
Естерир

407, 194, 394, 427, 391, 428

428, 391, 289, 258, 226, 425, 394

232, Р-40, Ла-7, МиГ-21

232, Р-40, Ла-7, МиГ-21

Модели боевых и гражданских
самолетов

243, 197, 171, 402

344025, Ростов-на-Дону 25, 33 линия, 68
Поркшеев С.

210013, БССР, Витебск, ул. Заслонова, 65
Лаптев А. Ф.

310103, Харьков, ул. Деревяноко,
226—28,

Островский А. В.

310103, Харьков, ул. Деревяноко,
22Б—28,

Островский А. В.

443095, Куйбышев, ул. Стара Загора,
184-20,

Слащинин А. Ю.

664002, Иркутск, ул. Марии Ульяновой,
9-10, Семушкин А. В.

272300, Одесская обл. г. Белгород-
Днестровский, ул. Победы, 19-13
Калмык В. В.

ШТРИХИ БИОГРАФИИ

1986 год
№ 11

«Электронные помощники летчиков В ряде западных стран начаты исследования возможностей применения на летательных аппаратах новых технических средств, так называемого, искусственного интеллекта. На истребителе-бомбардировщике F-18 проводятся испытания экстренной системы диагностики отказов бортового оборудования. Специалисты фирмы Локхид и Макдоннелл-Дуглас изучают электронного «оператора», предназначенного не только для контроля работы бортовых систем самолета-истребителя, но и способного оценивать обстановку в полете, «подсказывать» летчику наилучшую тактику действий при выполнении боевой операции».

1987 год
№ 4

«Доказал Чернобыль»

О том, что такое скорость, знают все... Идея с подвеской светильников на аэростате, таким образом, «витала» в воздухе. Говорят, что первым ее предложил Председатель Правительственной комиссии В. Е. Щербина. В короткий срок все было организовано и на станцию направлена оперативная аэростатная группа...

Месяц и два дня аэростат непрерывно находился в воздухе 24 ноября саркофаг был перекрыт, а аппарат спущен и «похоронен» в могильнике. Он мог бы служить и дольше, но относительно низкая стоимость техники продиктовала это решение — дезактивировать аэростат не стали.

О. АЛЕКСЕЕВ

№ 6

«Высокоскоростной XXI века»

В Риме состоялось совещание спе-

циалистов крупнейших авиационных фирм Англии, Италии, ФРГ, Франции. На нем обсуждались проблемы создания сверхскоростных пассажирских самолетов начала будущего века, в частности, аппаратов, в которых сочетаются качества самолетов и ракет. Информирова об этом своих читателей, газета «Юманите» сообщила, что французская авиакомпания Аэроспасьяль проектирует 150-местный самолет, способный развивать на высоте 30 км скорость 5000 км/ч... В его конструкции предполагается использовать материалы, создаваемые на базе углерода и керамики, которые будут выдерживать температуру до 600° Цельсия, возникающие в носовой части самолета при полете на такой высокой скорости.

Л. ПАШКИН

1988 год
№ 3

«Девиз дня: активность, инициатива, деловитость»

В Москве, в Большом Кремлевском дворце, в феврале состоялся X Всесоюзный съезд оборонного Общества. Делегаты горячо и заинтересованно обсудили отчетный доклад ЦК ДОСААФ СССР и отчет Центральной ревизионной комиссии, избрали руководящие органы.

Съезд наметил широкую программу всемерного подъема качества и эффективности оборонно-массовой работы в условиях перестройки, которая охватила все сферы деятельности советского народа.

С огромным воодушевлением восприняли делегаты, все члены оборонного Общества Приветствие Центрального Комитета Коммунистической партии съезду, в котором определены конкретные пути совершенствования всей деятельности ДОСААФ на современном этапе».

ОТ РЕДАКЦИИ.

Итак, октябрь 1990 года — нам 40. В десяти номерах мы публиковали краткий экскурс в историю журнала. Рубрика накопила немалую почту. Кому-то не понравилась, мол, лучше бы чертежи напечатали на этом месте... Понимаем эту жажду, но большинству читателей публикации пришлось по душе.

«Маленькие заметки, а как интересно показали они исторические амплитуды всего четырех десятков — от Сталина — отца авиации до «идя навстречу... добиваясь побед». Нет, не может быть авиации вне политики...» (Владимир Исаев, с. Сабинка, Хакасия).

«А у меня предложение, — пишет М. Пурыйжинская из Одессы. — Введите рубрику «Ретро», напечатайте самое любопытное из старых номеров журнала».

Что ж, возьмемся за новый поиск. «Поздравляю вас со вторым Днем рождения», — пишет Бандуладзе из Гори. — Нет, в октябре 1950 года не появился новый журнал «Крылья Родины», а возродился «Самолет», который выпускался аж с 1923 года. Лишь в годы войны бумага надобилась на более важные дела... Так что же, забудем «Самолет»?»

Нет, не забудем! «Крылья Родины» — это, конечно, и есть «Самолет», только название у журнала в 1950 году стало как бы более просторное: авиация — далеко не только самолеты. Не обходится без крыла космическая техника. День рождения в самом деле — второй. Потому отметим его скромно, дотошным внедрением в проблемы. А ваши открытки с критикой журнала для нас, честное слово, отличное поздравление. Оттого он, журнал, и обязан стать острее, интересней. Так что, за работу, дорогие читатели, за ответы на вопросы очередной анкеты!

НАША АНКЕТА: «КР» № 5

Многими читателями майский номер признан наиболее удачным из пяти. Это и понятно: на анкету откликнулись главным образом авиамodelисты, любители истории авиации. Почти единодушное одобрение у них получила новая рубрика «Коллекция», представленная окрасом трех самолетов «Стенд», закончившаяся публикация «Правда о МиГ-25». Положительно оценены также материалы: «Маршал Покрышкин: жизнь без прикрас», «Возьмемся за «реплики»!.. «Альбатрос» выходит в море», «В звене — семерка», «Летайте... на чесальных машинах».

Ну а что не понравилось ответившим на анкету! Каждому пятому — беседа с маршалом авиации Г. Скориковым «Как это было, каждому восьмому — корреспонденция «Почему мы не попали на Луну», «Оренбургское племя», каждому десятому — «Прорыв в академию смерти», «Чудеса над северной столицей», «Взгляд старого моториста», «От Ханоя до Хошимина», фоторепортаж «Будущее начинается сегодня».

Что ж, о вкусах, как говорится, не спо-

рят. А вот о «цеховых» интересах, пожалуй, можно подискутировать. Когда моделисты настойчиво рекомендуют отдать треть, а то и половину журнала «Коллекции» и «Стенду», они явно сбрасывают со счетов запросы других читателей. Редакция же, разумеется, так поступать не может. Если, скажем, автор из Минска (подпись неразборчива) полагает, что о героическом прошлом авиации ничего давать в журнале не надо, об этом, по его мнению, и так достаточно написано, то В. Фомин (Рязань), Е. Гончаренко (Запорожье), Д. Панарин (Москва), С. Колосов (Пермь), А. Король (Киев), многие другие читатели просят и даже требуют рассказать о Георгии Речкалове, о летчиках, отличившихся в боях в небе Сталинграда, Кубани, воевавших в Корее, Вьетнаме, Китае, Египте, Сирии и т. д. Конечно, мы будем стараться удовлетворить и их интерес.

В целом же редколлегия и коллектив «КР» глубоко признательны всем откликнувшимся на анкету за строгость оценок,

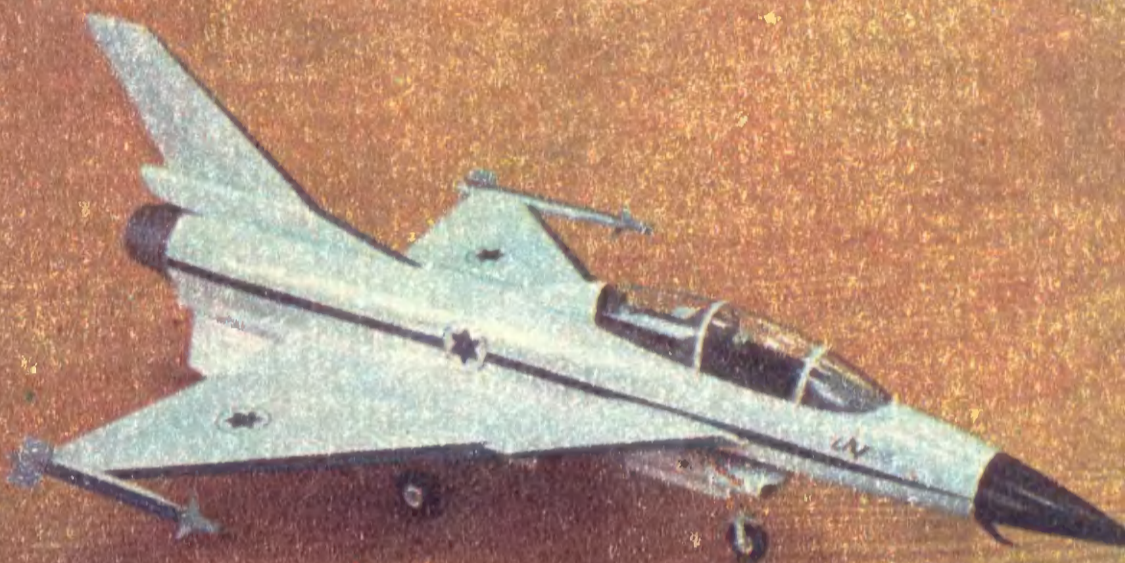
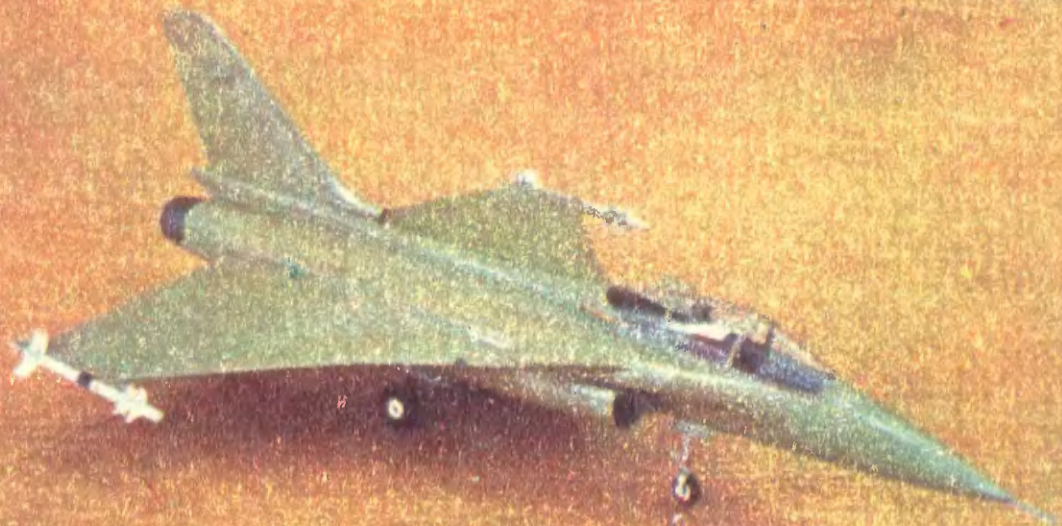
предложения, критические замечания, высказанные фактически по всем материалам номера, в том числе и получившим высокий рейтинг. В пяти последующих номерах вы видите, что мы их учитываем, реализуем. Будем делать это и впредь. Можем твердо заверить наших самых верных и взыскательных читателей — авиамodelистов, любителей истории авиации, что рубрики «Коллекция», «Стенд», «Самолеты второй мировой войны», «Малоизвестные страницы истории» будут вестись в соответствии с их пожеланиями: регулярно, системно, более содержательно.

А в заключение — традиционные вопросы:

1. Каким вы хотите видеть свой журнал в 1991 году по тематическим направлениям и художественному оформлению!

2. Какие новые рубрики, жанры публикаций предлагаете на его страницы!

3. От чего, на ваш взгляд, редакции следует отказаться!



Английский демонстрационный истребитель EAP. Опытный французский истребитель «Рафаль». Шведский многоцелевой истребитель А-39 Грипен. Опытный израильский истребитель-бомбардировщик «Лави». Представленные модели входят в состав выставки, созданной Отделением научно-технической информации ЦАГИ, которая насчитывает свыше 150 экспонатов.

ВНИМАНИЕ: РОЗЫСК!

На снимке — копия чешского самолета Л-410, выполненная мастером спорта СССР, членом сборной СССР по авиамodelьному спорту Виктором Катувским.

Особые приметы: размах крыльев 2 м, длина — 1,8 м, вес — 6 кг. Модель двухмоторная, действующая, полностью отражающая прототип. При полной заправке баков способна продержаться в воздухе около 10 мин, выполняет имитацию выпуска-уборки шасси, выпуска-уборки закрылков, включение посадочных прожекторов, габаритных огней, проблескового маяка, пропорциональное управление оборотами двигателей, остановку двигателей. Модель — единственная в Белоруссии. На соревнованиях в США аналогичные модели оцениваются в 10 тыс. долларов.

Личное дело: постройка завершилась в 1989 году. В мае 1989 года на чемпионате БССР в Минске в первом туре самолет взлетел и, пролетев полтора круга, упал — остановились двигатели. Но за 2 месяца машину восстановили и подготовили к старту. На чемпионате Вооруженных Сил СССР в Ростове модель заняла 1-е место и стала чемпионом. Затем выступала на чемпионате СССР в Киеве в августе 1989 года и заняла 6-е место, став кандидатом в члены сборной команды СССР.

В мае 1990 г. в Чехословакии на международных соревнованиях по кордовым моделям модель заняла 1-е место. На обратном пути в Варшаве был взломан замок нашего автомобиля и похищен фюзеляж модели.

Просьба ко всем, кто знает что-либо об уникальной модели, сообщить по адресу: 220000, Минск, д. Боровая, аэроклуб ДОСААФ. Большая надежда на наших зарубежных читателей.



ОДНАЖДЫ В ПОЛЕТЕ

Это случилось однажды в полете. Генерал мог не лететь: сердце пошаливало, не прошел бесследно фронт, 732 боевых вылета. Но он не мог не лететь: собирались однополчане, собирались на открытие бюста боевому другу, трижды Герою Советского Союза. В полете генералу стало плохо. Чуть выручил кислород из системы жизнеобеспечения машины. Но на аэродроме стало еще хуже. Везли мимо бюста — нет, постойте, попросил. «Похож», — сказал. Машина рванулась с места.

Таким стало последнее свидание генерал-полковника авиации в отставке Харламова Семена Ильича и маршала авиации Покрышкина Александра Ивановича. На плацу Запорожского авиационного училища летчиков имени трижды Героя шел митинг. Над плацом гнул крутую петлю реактивный Л-29.

Потом был воздушный праздник. Поднимал крылом к крылу девятку «элок» заслуженный военный летчик СССР начальник училища полковник Ф. Акчурин. Ромб «яков» бросали в синеву мастера спорта А. Антоновский, В. Вареник, Н. Войтенко, А. Коновалов. Ми-2 пилотировал мастер спорта международного класса В. Дегтярь... Однополчане Покрышкина, его вдова Мария Ильинична знали, конечно, какая беда случилась в этот день. Но виду молодым не подавали, генерал Г. Дольников, полковник в отставке А. Федоров, Герои Советского Союза, а ведь и за войну не привыкли они внезапно терять друзей боевых...

Так прошел тот день. В училище его никогда не забудут. В училище, за которым большое будущее. В том, конечно, смысле, если победит новое мышление, и вместо ядерных носителей в летных училищах перейдут на освоение техники спортивной. Для оборонительной доктрины лучшего способа подготовки профессионального резерва и не придумать.

Председатель ЦК ДОСААФ СССР генерал-полковник Н. Котловцев осмотрел электронное оборудование в учебных классах, тренажеры, спортивную базу и наметил перспективы:

— Конечно, надо ставить вопрос о том, чтобы училище стало высшим, чтобы более широкие горизонты от-

крывало оно и для службы в военной авиации, и для авиационных видов спорта.

Представим нескольких курсантов. Ирина Куничан — выпускница Коломенского авиаспортклуба и Московского авиационно-технологического института, имеет 1400 прыжков с парашютом, мастер спорта. Олег Долгих — из Новосибирска — счастлив, что сбылась мечта стать летчиком, а то ведь и не знал, как ее осуществить. Курсанты называют себя покрывкинцами.

И вот открыт бюст трижды Героя (авторы — скульптор Ф. Зайцев, архитектор П. Чаговец) сибиряка Покрышкина на украинской земле, где он воевал, — это не просто символ. Нет, не мог не лететь в Запорожье генерал Харламов, председатель Федерации авиационного спорта СССР, — в свой последний боевой вылет.

На снимках: вверху М. Покрышкина и Н. Котловцев, внизу С. Харламов и Л. Немкова.

Фото Вячеслава ТИМОФЕЕВА.



ПАМЯТИ ТОВАРИЩА



КОСС АЛЕКСАНДР ФИЛИППОВИЧ

Не стало человека, хорошо известного в авиации ДОСААФ и в зарубежных спортивных авиаорганизациях. Впрочем, у генерал-майора авиации в отставке Александра Филипповича Косса, коммуниста с 1927 года, была большая жизнь и в ВВС: был летчиком-истребителем, участвовал в боях у озера Хасан и в сражениях Великой Отечественной, командуя гвардейским авиаполком, лично сбил 12 самолетов противника.

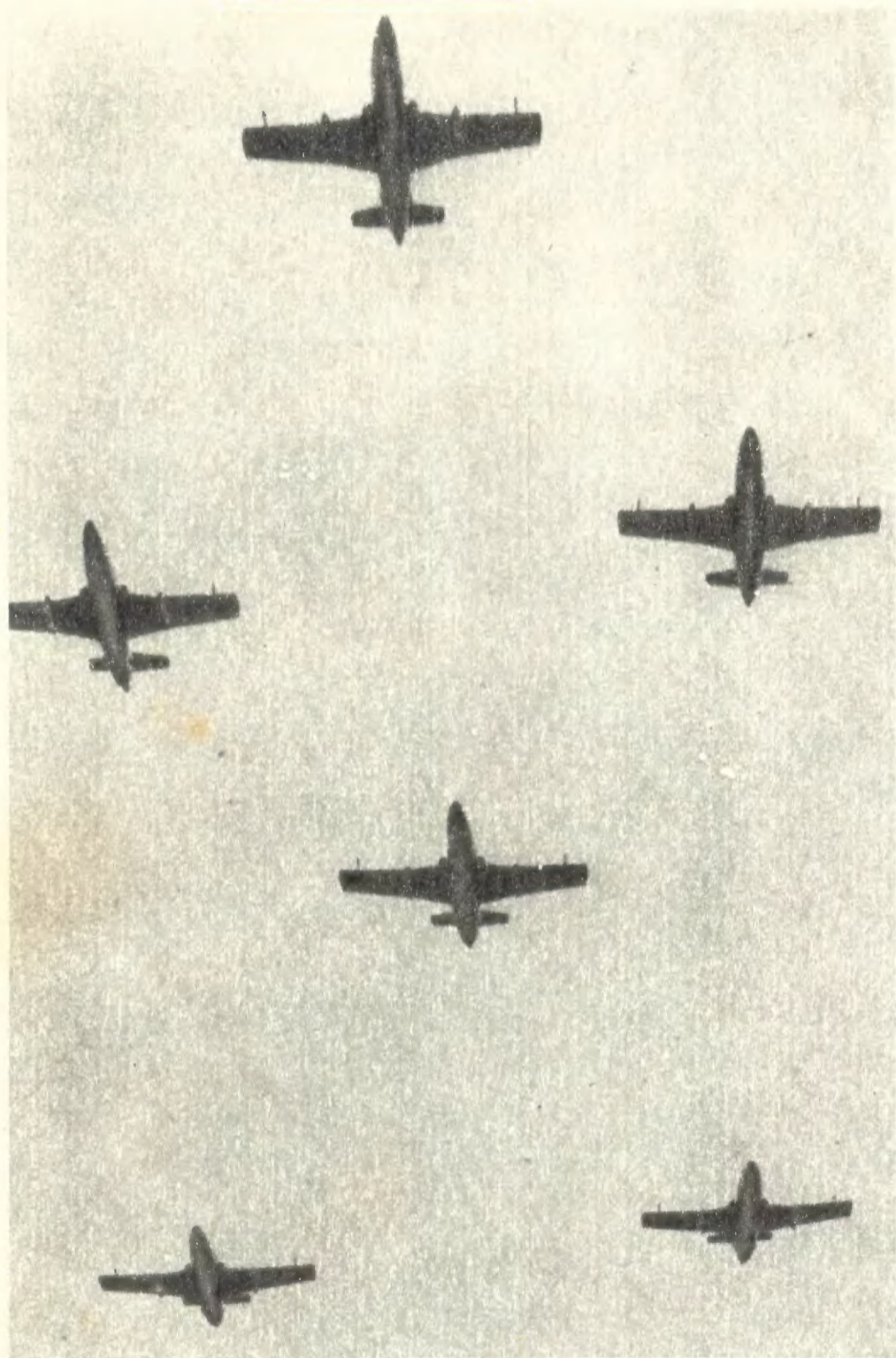
Велик его вклад в развитие самолетного спорта в нашей стране. Он был инициатором проведения чемпионатов в Советском Союзе на реактивных самолетах, возглавлял Центральный

аэроклуб имени В. П. Чкалова, а с 1962 года — Федерацию самолетного спорта СССР, являлся почетным президентом международной комиссии ФАИ по высшему пилотажу.

Александр Филиппович был поистине пламенным энтузиастом авиационных видов спорта, работал для этого с неиссякаемой энергией, с одержимостью подвижника. Родина высоко оценила его заслуги в отечественной авиации, боевой и спортивной, наградив четырьмя орденами Красного Знамени, тремя — Красной Звезды, орденом Суворова III степени, орденом Отечественной войны I степени, многими медалями.

Все, кто знал Александра Филипповича, сохраняют о нем долгую добрую память.

ЛОТЕРЕЯ ДОСААФ



ВНИМАНИЮ КОНСТРУКТОРОВ САМОДЕЛЬНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ И КЛУБОВ АВИАЦИОННОГО НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ТВОРЧЕСТВА

Сибирский научно-исследовательский институт авиации им. С. А. Чаплыгина (СибНИА) готовит к изданию и будет высылать наложенным платежом книгу «Всесоюзный смотр-конкурс самодельных летательных аппаратов (Авиасалон «Рига-89»).

Книга содержит каталог летательных аппаратов, их оценку технической комиссией и летчиками-испытателями. Помещены фотографии и основные характеристики аппаратов, представленных на смотр-конкурс. Публикуются доклады, сделанные на научно-техническом семинаре смотра-конкурса.

Книга может быть полезна всем, кто интересуется авиацией. Ориентировочная цена 12 руб.

Заказы направлять по адресу: 630051, г. Новосибирск, 51, сиб НИА, НИО-1, Кислякову Р. Ф.

Просим писать обратный адрес разборчиво, указывать почтовый индекс, номер почтового отделения. Оплата за книгу производится на почте при ее получении.

В 1990 ГОДУ ЛОТЕРЕЯ ДОСААФ ПРИНЕСЕТ РАДОСТЬ УДАЧИ 7 МИЛЛИОНАМ 488 ТЫСЯЧАМ СОВЕТСКИХ ЛЮДЕЙ
ТИРАЖ ВЫИГРЫШЕЙ ВТОРОГО ВЫПУСКА ЛОТЕРЕИ ДОСААФ СССР СОСТОИТСЯ 15 ДЕКАБРЯ В БРЕСТЕ

УЧАСТНИКОВ ЛОТЕРЕИ ЖДУТ:

— 160 АВТОМОБИЛЕЙ «ВОЛГА» ГАЗ—24-10 (16450 РУБ.), 160 АВТОМОБИЛЕЙ «ЖИГУЛИ», ВАЗ—2109 (9016 руб.), 320 АВТОМОБИЛЕЙ «ТАВРИЯ» ЗАЗ—1102 (5100 руб.);

— 480 МОТОЦИКЛОВ «УРАЛ» ИМЗ—8-103 С КОЛЯСКОЙ И «ИЖ—ПЛАНЕТА-5»;

— 7680 РАЗНООБРАЗНЫХ ПРЕДМЕТОВ ДЛЯ АКТИВНОГО ОТДЫХА, ТУРИЗМА, СПОРТА;

— 640 ХОЛОДИЛЬНИКОВ «МИНСК-15 М» и «ЗИЛ»;

— 8800 МАГНИТОФОНОВ «ИЖ-305С», «САТУРН-МС-ААС», АМФИТОНОВ «МС», ЭЛЕКТРОФОНОВ «ВОЛНА-307»-СТЕРЕО, РАДИОПРИЕМНИКОВ «УФА-201», «МЕРИДИАН-348», МАГНИТОЛ «РИГА-111», ТЕЛЕВИЗОРОВ ЦВЕТНОГО И ЧЕРНО-БЕЛОГО ИЗОБРАЖЕНИЯ «ЮНОСТЬ Ц-309Д» и «САПФИР-412»;

— БОЛЬШОЕ КОЛИЧЕСТВО ФОТОАППАРАТОВ, ТЕЛЕФОННЫХ АППАРАТОВ, ЧАСОВ, СТИРАЛЬНЫХ МАШИН, ЭЛЕКТРОПЫЛЕСОСОВ.

ДОХОДЫ ОТ ЛОТЕРЕИ ИДУТ НА СОЗДАНИЕ УЧЕБНО-МАТЕРИАЛЬНОЙ БАЗЫ ОБОРОНОГО ОБЩЕСТВА, РАЗВИТИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ И ПРИКЛАДНЫХ ВИДОВ СПОРТА.

БИЛЕТЫ ЛОТЕРЕИ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ И У ОБЩЕСТВЕННЫХ РАСПРОСТРАНТЕЛЕЙ.

НЕ УПУСКАЙТЕ СВОЙ ШАНС!

ВЫИГРЫШИ ЖДУТ ВАС!

УПРАВЛЕНИЕ ЦК ДОСААФ СССР ПО ПРОВЕДЕНИЮ ЛОТЕРЕИ

К сведению руководителей организации, предприятий и учебных заведений

ОНТИЛ ЦЭНДИСИ АКАДЕМИИ НАУК СССР ПРЕДЛАГАЕТ ВАШЕМУ ВНИМАНИЮ ЦВЕТНОЙ ПОЛНОМЕТРАЖНЫЙ ВИДЕОФИЛЬМ «АВИАЦИЯ МИРА-4»

Для получения подробной информации необходимо направить запрос по адресу 125422, г. Москва, А/Я-85

К запросу должен быть приложен конверт с обратным адресом. Информация высылается бесплатно.

124

Командующий ВВС ПВО Франции корпусной генерал Б. Норлэн считает, что военно-политические союзы должны переходить от противостояния к сотрудничеству. Об этом он говорил в подмосковной Кубинке, куда прилетели летчики легендарной эскадрильи «Нормандия-Неман». Здесь на аэродроме советский генерал Г. Шитов опробовал «Мираж», а француз Норлэн — МиГ-29. На снимке вы видите летчика Аристова после полета на «Мираже». Ну а спортсмены показали «Нормандии-Неман» высший пилотаж на самолетах Су-26М, Як-55 и на все том же «дедушке» вертолете Ми-2.

И снова вскоре в авиации блеснули спортсмены. В Киеве королевские ВВС Великобритании показали

пилотажную эскадрилью «Красные стрелы». Девятка реактивных штурмовиков продемонстрировала чудеса над аэродромом ДОСААФ СССР «Чайка». За штурвалом одного из «хоуков» — 53-летний вице-маршал королевских ВВС Майкл Пилкинтон. Все остальные — лейтенанты, средний возраст 30 лет.

Обидно, конечно, было за организаторов обеих встреч. Все-таки зрителей, пришло маловато, не сумели мы и блеснуть подобным пилотажем. Сказывается-таки отечественное «как бы чего не вышло»...

Фото Александра ДЖУСА.

